З Днем авіації!

Крила України

На варті неба України!

Друкований орган Міністерства оборони України

www.krula.com.ua

№ 35 (698) 26 – 30 серпня 2013 року

НОВИНИ / КОМЕНТАРІ / ДОЗВІЛЛЯ / СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

"Де літають соколи…"

9 стор.



Фото Антона Старишка.



"Антонов" і "Авіакор – Авіаційний завод" створять спільне підприємство

3 стор.



Наша історія завжди з нами

2 стор.

Гаряча лінія "Крила України"



(0432) 59-60-48
65-22-048

Тренажерне підсилення

У навчально-авіаційній бригаді, що на Харківщині, з метою підвищення якості підготовки курсантів льотного факультету Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба, введено в дію тренажерний комплекс військового літака типу Л-39 "Альбатрос".



До перемог освітян ХУПСу можна віднести й те, що з 1 вересня введена в дію електронна система забезпечення навчального процесу "MOODLE". Вона включає в себе електронну бібліотеку, навчальні матеріали, контроль засвоєння навчального матеріалу тощо. Доступ до неї буде забезпечений з будь-якої навчальної аудиторії. Тобто, кожен курсант зможе дізнатися про свою навчальну успішність за допомогою комп'ютера.

Окрім цього, нещодавно на кафедрі тактичної авіації та льотної експлуатації літальних апаратів введено в дію три сучасних навчальних класи, обладнані мультимедійними пристроями та екранами.

– У видовому виші завершується робота щодо пілотного проекту з впровадження під час навчальних занять 3D технології візуалізації навчального матеріалу. Дані технології розробляються робочими групами кафедр факультету у взаємодії з Центром імітаційного моделювання та обчислювальним центром університету, – розповів керівник університету льотчик першого класу полковник Андрій Алімпієв.

Зазначимо, що напередодні нового навчального року понад 300 першокурсників ХУПСу склали Військову присягу на вірність Українському народу.

– До цього часу наймолодші "кожедубівці" успішно пройшли обов'язковий курс первинної військово-професійної підготовки. У польовому таборі вони здобули початкові знання з військових дисциплін, звикли до розпорядку дня, а також вперше у житті виконали бойові стрільби, – додав полковник Алімпієв.

Дмитро Чалий. м.Харків. Фото автора.

Шановні військові авіатори та працівники авіаційної промисловості! Дорогі ветерани!

Авіатори Збройних Сил України разом з працівниками авіаційної промисловості і транспорту 31 серпня 2013 року відзначають своє професійне свято – День авіації.

Відважні льотчики, дослідники та випробувачі, космонавти, вчені та конструктори своїм розумом, мужністю і натхненною працею утвердили Україну як авіаційну державу. Вічною славою вкрили себе авіатори і в роки Великої Вітчизняної війни.

Військові авіатори гідно продовжують героїчні традиції, сумлінно виконують службові обов'язки, постійно працюють над підвищенням професійного рівня. Льотчики Збройних Сил України неодноразово відзначалися на навчаннях, державних і міжнародних заходах, де своїми здобутками зміцнювали міжнародний авторитет нашої держави.

З нагоди свята щиро вітаю військовослужбовців-авіаторів, працівників Збройних Сил України з Днем авіації та дякую за самовіддану працю заради підвищення боєздатності Збройних Сил України.

Висловлюю вдячність ветеранам авіації за відданість справі, вагомий внесок у військово-патріотичне виховання нинішнього покоління захисників Вітчизни.

Бажаю усім Вам щастя, здоров'я, родинного благополуччя, а також нових успіхів у благородній справі служіння Українському народові.

Зі святом вас, шановні авіатори!

Міністр оборони України
Павло Лебедєв

Товариші генерали та офіцери, сержанти та солдати! Шановні працівники Збройних Сил України! Дорогі ветерани-авіатори!

31 серпня український народ відзначатиме День авіації. Професійне свято військових і цивільних авіаторів, працівників авіаційної промисловості і транспорту встановлено Указом Президента України від 16 серпня 1993 року № 305.

Славетна авіаційна історія України наповнена героїчними здобутками та самовідданою працею вчених і конструкторів, льотчиків і космонавтів, дослідників і випробувачів. Назавжди в пам'яті українського народу залишиться мужність та героїзм авіаторів на фронтах Великої Вітчизняної війни.

Рівняючись на славні бойові традиції попередників, воїни-авіатори Повітряних Сил наполегливо працюють над удосконаленням бойової майстерності і льотного вишколу, гідно виконують покладенні завдання щодо захисту повітряних просторів, зміцнюють авторитет України як авіаційної держави під час виконання заходів міжнародного військового співробітництва.

Вагомий внесок у підтримання справності та проведення модернізації авіаційної техніки Повітряних Сил здійснюють авіаремонтні підприємства Державного концерну "Укроборонпром".

З нагоди свята щиро дякую усім військовослужбовцям-авіаторам, працівникам Збройних Сил України та фахівцям авіаремонтних підприємств за самовіддану ратну працю. Висловлюю глибоку вдячність ветеранам авіації за активну життєву позицію, бойовий і трудовий героїзм.

Бажаю всім Вам добра і злагоди, здоров'я та родинного благополуччя, нових успіхів у благородній справі служіння Українському народові.

З повагою

Командувач Повітряних Сил
Збройних Сил України
генерал-лейтенант Юрій Байдак

ВІД ПЕРШОЇ ОСОБИ

Зірки до свята



В День незалежності України Міністр оборони Павло Лебедєв вручив чергові військові звання командному складу Збройних Сил.

Присвоїв чергові військові звання генералам і офіцерам Збройних Сил Президент України – Верховний Головнокомандувач Збройних Сил України Віктор Янукович своїм Указом № 453/2013.

Так, військове звання "адмірал" присвоєно командувачу Військово-Морських Сил Збройних Сил України віце-адміралу Ільїну Юрію Івановичу.

Військове звання "генерал-лейтенант" – першому заступнику командувача Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-майору Дроздову Сергію Семеновичу, командиру 6-го гвардійського армійського корпусу Сухопутних військ Збройних Сил України генерал-майору Хомчаку Руслану Борисовичу.

Військове звання "генерал-майор" – начальнику Головного управління оперативного забезпечення Збройних Сил України полковнику Кравчуку Миколі Івановичу, начальнику штабу – першому заступнику начальника Головного управління Військової служби правопорядку Збройних Сил України полковнику Криштуну Ігорю Леонідовичу, начальнику штабу – першому заступнику командира 8-го армійського корпусу Сухопутних військ Збройних Сил України полковнику Павловському Ігорю Валентиновичу, начальнику державного ліцею-інтернату з посиленою військово-фізичною підготовкою "Кадетський корпус" імені І.Г.Харитоненка полковнику Свідлову Юрію Івановичу, начальнику 169-го навчального центру Сухопутних військ Збройних Сил України полковнику Танцюрі Ігорю Івановичу.

Військове звання "контр-адмірал" – начальнику центру морських операцій Військово-Морських Сил Збройних Сил України капітану 1 рангу Тарасову Андрію Андрійовичу.

Урочиста церемонія вручення чергових військових звань відбулася у Києві, в Орденській залі Генерального штабу Збройних Сил України. У заході взяли участь Міністр оборони України Павло Лебедєв, начальник Генерального штабу – Головнокомандувач Збройних Сил України генерал-полковник Володимир Замана, заступники глави оборонного відомства та заступники начальника Генерального штабу ЗС України, командувачі видів Збройних Сил України, керівники структурних підрозділів Міністерства оборони та Генерального штабу ЗС України, військовослужбовці.

Вітаючи присутніх, Міністр оборони України Павло Лебедєв підкреслив, що сьогодні у присутніх в Орденській залі два свята – 22-га річниця Незалежності України і отримання військових звань генералами та адміралами.

– Для кожного військовослужбовця отримати генеральські погони – це мрія, яка була ще на початку військової кар'єри, коли він вперше одягнув курсантські погони. Тепер ця мрія збулася! – наголосив Міністр оборони України Павло Лебедєв.

АВІАШОУ

Військова авіація України на "International Air Show-2013"

26 серпня завершився візит української делегації на чолі з командувачем Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенантом Юрієм Байдаком до м.Радом (Республіки Польща).



Метою візиту до закордонних колег була участь особового складу та авіаційної техніки виду у проведенні міжнародного авіаційного показу "International Air Show-2013", динамічна та статистична демонстрація тактико–технічних можливостей літаків Су-27УБ, Су-27, Су-25 та Іл-76, підтримання натренованості льотного та льотно-інструкторського складу під час виконання міжнародних перельотів.

За відгуками іноземних колег, одним із яскравих елементів міжнародного авіаційного показу "International Air Show-2013" стало виконання льотчиками першого класу підполковниками Олександром Оксанченком та Дмитром Фішером демонстраційних польотів на Су-27УБ. За яскраве та професійне виконання демонстраційного польоту українським військовим льотчикам особисто подякував Президент Польщі Броніслав Коморовський.

Загалом, в авіаційному показі взяли участь 37 країн світу, зокрема Польща, Австрія, Бельгія, Чехія, Данія, Франція, Греція, Нідерланди, Фінляндія, Швейцарія, Німеччина, Румунія, Хорватія, Словаччина, Турція, Україна, Італія, Угорщина, Британія.

Була представлена техніка: С-27J Spartan,Eurofighter Typhoon, Hawk , JAS-39C Gripen, An-26, Su-27, Іл-76, пілотажна група Patrouille Suisse (F-5E Tiger II x6), MiG-29, MiG-21 LanceR, Tornado, F-16, Rafale та ряд інших.

Прес-центр ПС ЗС України.
Фото Сергія Молчанова.

ІСТОРІЯ ТА СУЧАСНІСТЬ

Наша історія завжди з нами

Сьогодні звично чути про те, що нинішній час понад усе ставить грошову вигоду, а величні справи наших предків залишаються поза увагою. Проте насправді все залежить від людей. І безліч є прикладів, коли слова "ніхто не забутий і ніщо не забуте" не залишилися лозунгом старих часів, а продовжують бути правилом у повсякденному житті.

Авіакомпанія "Росьавія", яку очолює підполковник запасу Валерій Крівцов, – успішне підприємство. Вертольоти та літаки з її логотипами працюють в усьому світі. Проте, як і будь-який льотчик, він пам'ятає про витоки авіації та бережно ставиться до всього, що так чи інакше пов'язано з її історією. Завдяки його підтримці відновлено пам'ятник льотчикам, котрі у роки Великої Вітчизняної загинули поблизу села Вінницькі Ставки, що на Київщині. Не залишилась поза увагою керівника й ініціатива колективу авіакомпанії щодо увіковічення пам'яті видатного російського льотчика Петра Нестерова.

Для росіянина Петра Нестерова, що народився у Нижньому Новгороді, Україна стала місцем, де він здійснив свої найвеличніші подвиги, котрі вписали його ім'я в світову історію авіації. Під час служби в Києві він розрахував можливість здійснення на літаку "мертвої петлі" і 27 серпня 2013 року (за старим стилем) в небі над Сирецькому аеродромом на літаку Ньюпорт IV довів це практично. В пам'ять про автора цей елемент вищого пілотажу сьогодні носить найменування "петля Нестерова". А майже за рік потому, 26 серпня 1914 року, в бою поблизу міста Жовква Львівської області вперше в світовій військовій історії Петро Нестеров виконав повітряний таран і загинув. Вшановуючи заслуги видатного льотчика, його поховали у Києві. Сьогодні на Лук'янівському кладовищі поруч лежать видатні авіатори Російської імперії – Петро Нестеров та Євграф Крутень.

Для полковника запасу Олександра Супрунця, який нині очолює Авіаційно-технічний комплекс авіакомпанії "Росьавія", все, що пов'язане з історією авіації, – безцінне. В його приватному музеї – безліч реліквій вітчизняної авіації. Значне місце займає в ньому і колекція нагород та військової форми різних періодів історії авіації. Захоплення колекціонуванням раритетів всіляко підтримують у колективі. Адже більшість його працівників – військові авіатори запасу. І тому вшанувати пам'ять видатного російського льотчика вони вирішили по-особливому. Полковник запасу Олександр Полухін, підполковник запасу Юрій Лагода, майор запасу Микола Головко та капітани запасу Валерій Кирпич і Олександр Солончак для покладання вінків на могилі Петра Нестерова на Лук'янівському кладовищі та до пам'ятника видатному авіатору на проспекті Перемоги поблизу одного з корпусів АНТК ім. О.К.Антонова одягли форму військових льотчиків часів Російської імперії. Був відреставрований прапор імперської військової авіації.



Пересічні городяни Києва з захопленням спостерігали, як поручики, капітани й полковник ескадри літаків Ілля Муромець поклали вінок до пам'ятника Петру Нестерову. А поруч стояли у форменому одязі співробітники авіаційно-технічного комплексу авіакомпанії "Росьавія". Не для телекамер, не для відмітки у звіті пройшло вшанування пам'яті видатного авіатора 27 серпня 2013 року. Тому що для людей, котрі щиро вболівають за авіацію, пам'ять про видатних льотчиків – це священне.

Віктор Гедз. "Крила України".

НА ДЕРЖАВНОМУ РІВНІ

Україна відсвяткувала 22-у річницю Незалежності

З нагоди святкування 22-ї річниці Незалежності України відбулася низка заходів за участі офіційних осіб держави. Так, у Києві Президент України Віктор Янукович, під час урочистої церемонії, вшанував пам'ять видатних українців, поклавши квіти до пам'ятників Тарасу Шевченку та Михайлу Грушевському.



Пізніше біля пам'ятника видатному державному діячеві князю Володимиру Великому, пройшло зібрання за участю Глави держави Віктора Януковича, Прем'єр-міністра України Миколи Азарова, Голови Верховної Ради Володимира Рибака, Міністра оборони України Павла Лебедєва, голови Київської міської державної адміністрації Олександра Попова, урядовців, представників духовенства та громадськості, Збройних Сил України, Київського військового ліцею імені Івана Богуна.

У ході зібрання Президент зачитав звернення, у якому привітав українців з Днем незалежності та побажав їм християнства, взаємодопомоги та демократії.

Як підкреслив Глава держави на початку промови, за 22 роки Україна пройшла непростий шлях від тоталітарної системи радянського зразка, через "дикий капіталізм", економічні кризи та соціальну розгубленість – до свободи, людської гідності, демократії та відкритої економіки, визнання та поваги у сучасному глобалізованому світі.

Віктор Янукович зазначив, що незалежність для України стала справжнім учителем у прийнятті самостійних стратегічних рішень і визначенні власного розвитку з опорою, у першу чергу, на власні сили.

– Ми стали відповідальними союзниками і партнерами. Ми прагнемо до побудови паритетних стосунків та готові йти на компроміси, які зміцнюють стабільність та несуть процвітання для нас і всіх наших сусідів, – наголосив Президент України.

Також він закликав об'єднатися заради спільної мети – розбудови економічно потужної, демократичної незалежної України, якою б пишалися наші батьки й наші нащадки.

– Наша сила – це наша внутрішня єдність у прагненні до змін. І тому курс на модернізацію усіх сфер життя є вираженням інтересів українського народу, – продовжив Глава держави.

За його словами, головне завдання політики модернізації, яка проводиться в державі останнім часом, це розвиток сучасної ринкової економіки, демократичного державного устрою, освіченого, вільного та самоврядного громадянського суспільства.

На переконання Президента, наступний етап модернізації держави має полягати в розвитку "суспільства знань", творенні високотехнологічної наукоємної економіки, зміцненні єдиного національного гуманітарного простору. Окрім цього, він зазначив, що у час непростої економічної ситуації у світі зусилля влади були сконцентровані на найважливіших напрямках реформування, було змінено підходи до державного регулювання економічних та соціальних процесів.

На думку Президента, у реалізації цих задумів Україні допоможе позитивний досвід провідних країн світу, що демонструють високі стандарти політичної, економічної та соціальної самоорганізації.

– Маємо зробити все, щоб Україна, пройшовши горнило перетворень, і надалі розвивалась як країна високої культури, із сильним індустріальним потенціалом, справедливою та ефективною системою соціального захисту, широкими можливостями глобального партнерства – підкреслив Віктор Янукович.

Владислав Дем'яненко.
"Крила України".

ОФІЦІЙНО

Президент України відзначив державними нагородами

УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА УКРАЇНИ № 443

Про присвоєння М. Матрунчику звання Герой України



За визначний особистий внесок у розвиток вітчизняної промисловості, впровадження сучасних технологій у виробництво, вагомі трудові досягнення постановляю:

Присвоїти звання Герой України з врученням ордена Держави Матрунчику Миколі Івановичу – директорові державного підприємства "Луцький ремонтний завод "Мотор", Волинська область.

Президент України Віктор Янукович.

За значний особистий внесок у державне будівництво, соціально-економічний, науково-технічний, культурно-освітній розвиток України, вагомі трудові здобутки та високий професіоналізм Президент України – Верховний Головнокомандувач Збройних Сил України Віктор Янукович своїм Указом № 448/2013 нагородив військовослужбовців Збройних Сил України державними нагородами з нагоди Дня незалежності.

Так, орденом "За заслуги" III ступеня нагороджено першого заступника Міністра оборони України Олійника Олександра Миколайовича.

Почесне звання "Заслужений діяч науки і техніки України" присвоєно провідному науковому співробітникові відділу наукового центру Повітряних Сил Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба Міністерства оборони України, доктору технічних наук, професорові Леонтьєву Олексію Борисовичу.

За вагомий особистий внесок у захист державного суверенітету, забезпечення конституційних прав і свобод громадян, зміцнення економічної безпеки держави, високопрофесійне виконання службового обов'язку та з нагоди 22-ї річниці незалежності України Указом № 449/2013 України у Збройних Силах України відзначено державними нагородами – орденом "За заслуги" II ступеня генерал-лейтенанта Литвина Петра Михайловича.

Орденом Богдана Хмельницького II ступеня – генерал-лейтенанта Попка Сергія Миколайовича, полковника Голоднюка Олександра Миколайовича.

Орденом Богдана Хмельницького III ступеня – полковника Моїна Давида Борисовича, полковника запасу Верхогляда Миколу Яковича.

Орденом Данила Галицького нагороджено генерал-майора Черепенька Ігоря Вікторовича, полковників Артеменка Сергія Павловича, Ворончена Ігоря Олександровича, Гурського Віктора Михайловича, Киричка Олександра Петровича, Пономарьова Олександра Васильовича, Христенка Олега Миколайовича, капітана 1 рангу Рябоконя Віктора Вікторовича, підполковника Ніколюка Віктора Дмитровича.

Медаллю "За військову службу Україні" – полковника Бережного Андрія Олександровича, полковника Мельника Ігоря Валерійовича, капітана 1 рангу Терьохіна Ігоря Михайловича, підполковника Оксанченка Олександра Яковича.

Медаллю "За бездоганну службу" III ступеня – полковника Тимошевського Віталія Васильовича, підполковника Князева Олександра Миколайовича.

Почесне звання "Заслужений лікар України" присвоєно заступникові начальника 376-го військового госпіталю Військово-медичного клінічного центру Західного регіону полковнику медичної служби Барбазюку Олексію Андрійовичу, лікареві-ревматологу відділення Головного військово-медичного клінічного ордена Червоної Зірки центру "Головний військовий клінічний госпіталь" Харитоновій Олені Михайлівні.

АВІАСАЛОН

"Укроборонпром" на "МАКС-2013"

ДК "Укроборонпром" представляє Україну на Міжнародному авіаційно-космічному салоні МАКС-2013.

"МАКС є важливим форумом для підприємств українського ОПК. Це – можливість зустрітися і провести переговори з нашими ключовим партнерами з Російської Федерації та інших країн", – заявив Генеральний директор ДК "Укроборонпром" Сергій Громов.

В об'єднаній експозиції "Укроборонпрому" беруть участь підприємства, які входять до складу Концерну, зокрема, ДК "Укрспецекспорт" та її дочірні підприємства, ДАХК "Артем", ДП "Машинобудівна фірма "Артем", ДП "ДККБ "Луч", ДП "НВК "Прогрес", ПАТ "Київський завод "Радар", ДП "Луцький ремонтний завод "Мотор", ДП "Оризон-Навігація", ДП "Новатор", "Львівський державний завод "ЛОРТА", Костянтинівське державне НВП "Кварсит".



Також представлено авіаремонтні підприємства Концерну: ДП "Конотопський авіаремонтний завод "АВІАКОН", ДП "Запорізький державний авіаційний ремонтний завод "МіГремонт", ДП "Миколаївський авіаремонтний завод "НАРП", ДП "Луганський ремонтний авіаційний завод", ДП "Чугуївський авіаційний ремонтний завод", ДП "Львівський державний авіаційно-ремонтний завод", ДП "Севастопольське авіаційне підприємство".

На стенді ДК "Укроборонпром" представлено макети та натурні зразки авіаційної техніки військового призначення виробництва підприємств – учасників експозиції, а також інформаційні матеріали щодо продукції та послуг провідних галузевих підприємств Концерну.

АВІАБУДУВАННЯ



"Антонов" і "Авіакор – Авіаційний завод" створять спільне підприємство

27 серпня, в день відкриття МАКС-2013, ДП "Антонов" і ВАТ "Авіакор-авіаційний завод" підписали "Дорожну карту" створення спільного підприємства за Програмою розвитку сімейства літаків Ан-140 в рамках виконання Протоколу п'ятого засідання Українсько-Російської міждержавної комісії від 12 липня 2012 р., затвердженого Президентом України Віктором Януковичем і Президентом Російської Федерації Володимиром Путіним.

Основною метою даного проекту є формування ефективної стратегії спільної реалізації Програми розвитку сімейства літаків Ан-140 з дотриманням інтересів кожної зі сторін.

"Дорожна карта" передбачає створення робочої групи з фахівців підприємств-учасників спільного підприємства, які розроблять низку документів, необхідних для подальшого просування програми Ан-140, в тому числі проект бізнес-плану. Партнери підготують обґрунтування для формування рішення органів державної влади України та Російської Федерації про необхідність створення спільного підприємства, а також для забезпечення державної підтримки реалізації Програми з боку обох держав.

Як зазначив після церемонії підписання "Дорожної карти" Генеральний директор ВАТ "Авіакор-авіаційний завод" А.Гусєв, "ми ясно бачимо високий потенціал конкурентоспроможності Ан-140. У нього хороші комерційні перспективи, і ми абсолютно впевнені, що спільно працюючи з Україною, ми їх реалізуємо".

Коментуючи подію, президент – генеральний конструктор ДП "Антонов" Д.Ківа сказав: "Авіаційну техніку завжди створювали в широкій кооперації, проте в сучасних умовах замовник повинен мати справу з однією фірмою-інтегратором. Літаки "Антонов" створюються у взаємодії з сотнями російських та українських фірм, і щоб забезпечити необхідний рівень конкурентоспроможності вітчизняної авіаційної техніки, президенти наших країн торік прийняли рішення про формування спільних підприємств, орієнтованих на досягнення комерційного успіху конкретних програм. Сьогодні ми зробили важливий крок для подальшого розвитку програми Ан-140, спрямований передусім на підвищення відповідальності творців цього літака перед його замовниками".

Олександр Олехнович.
"Крила України".

ВІСТІ З ВВНЗ

Свято на Богунії



Урочисті заходи з нагоди Дня Державного Прапора та Дня незалежності України для особового складу Житомирського військового інституту імені С.П.Корольова Національного авіаційного університету стали особливими, адже настрій у "корольовців" був піднесеним ще й через приємну новину. Начальником Генерального штабу – Головнокомандувачем Збройних Сил України генерал-полковником Володимиром Замaною на нараді керівного складу центрального апарату Генерального штабу у святковий день було зазначено, що Житомирський військовий інститут імені С.П.Корольова є кращим навчальним закладом з питань розвитку інноваційно-технічних оборонних напрямів та підготовки висококваліфікованих військових фахівців у військово-технічній сфері.

Як розповів старший офіцер відділу з виховної роботи інституту майор Володимир Козієв, вже о 8-й годині ранку 23 серпня над історично військовим районом міста Житомир, Богунією, пролунали звуки військового оркестру. Під звуки Державного Гімну України у військовому інституті розпочалися урочисті заходи з нагоди відзначення Дня Державного Прапора та 22-ї річниці Незалежності України.

Піднесений та святковий настрій панував і у залі під час проведення урочистих зборів. Присутніх привітав начальник військового інституту, а кращим було вручено почесні грамоти та оголошено подяку.

Урочистості завершилися святковим концертом, музичні номери якого професійно підготували музиканти військового оркестру та учасники художньої самодіяльності.

Цього ж дня командування військового інституту та особовий склад спільно з керівництвом області та міста взяли участь у міських заходах до Дня Державного Прапора та 22-ї річниці Незалежності України з урочистим підняттям прапора і покладанням квітів до пам'ятника Т.Г.Шевченку та іншим видатним діячам українського державотворення.

Олексій Тригуб.

НАШІ МИРОТВОРЦІ

6 бойових – у День незалежності

День незалежності України для миротворців 18-го окремого вертолітного загону у Демократичній Республіці пройшов у рамках виконання льотних завдань штабу бригади "Північне Ківу".



З самого ранку на аеродромі інженерно-авіаційною службою були підготовленні до вильоту 3 вертольоти Мі-24. Пізніше додатково був задіяний ще один вертоліт. Протягом дня льотчики провели 6 бойових вильотів із загальним нальотом понад 3 години. Одночасно наземний склад, автомобільна техніка, практично весь день, працювали на забезпечення польотів.

За словами начальника командного пункту 18-го окремого вертолітного загону полковника Віталія Шмакова, основними завданнями на польоти 22-24 серпня стали транспортування (перевезення вантажів та особового складу на майданчики у провінції Північне Ківу) та авіаційна підтримка військ ООН, Збройних Сил ДР Конго (шляхом нанесення авіаційних ударів по незаконним збройних формуваннях). Так, лише 22-24 серпня льотно-підйомний склад загону здійснив 19 вильотів, а загальний наліт склав понад 15 годин.



У той же час у базовому таборі українських миротворців були проведенні заходи з посилення безпеки. Враховуючи напружений робочий графік загону, урочистості з нагоди Незалежності України були перенесені на неділю 25 серпня.

На загальному шикуванні командир 18-го окремого вертолітного загону льотчик-снайпер полковник Андрій Когут привітав особовий склад зі святом та подякував за розуміння і старання миротворцям нової ротації, які з перших днів перебування у таборі взялись за виконання завдань. Після виступу начальник штабу загону підполковник Олександр Мальков зачитав привітання, які надійшли на адресу миротворців від керівництва Міністерства оборони України та святковий наказ про заохочення кращих військовослужбовців.

Після цього ієромонах (військовий капелан 18 овз) Кукша освятив житлові приміщення, окропив особовий склад загону та побажав усім здоровими повернутись на Батьківщину, сумлінно виконувати накази та з честю нести високе звання миротворця.

У цей же день у базовому таборі, в присутності керівника оперативної групи, начальника армійської авіації Сухопутних військ генерал-майора Валентина Пістрюги, керівного складу, командирами загонів 2-ї та 3-ї ротації полковником Володимиром Пастуховим та полковником Андрієм Когутом був підписаний Акт про прийняття і здавання посади командира військової частини. До цього протягом майже 2 тижнів миротворці двох ротацій здавали і приймали майно, техніку, озброєння та боєприпаси. Вже за декілька днів особовий склад 18-го окремого вертолітного загону 2-ї ротації, який залишився у базовому таборі, повернеться в Україну.

Анатолій Стельмах. ДР Конго.
Фото автора.

ЗДОБУТКИ

Складова незалежності

– Екіпажі виконали поставлене бойове завдання, – відзначив Міністр оборони України Павло Лебедєв, підбиваючи підсумки раптової перевірки бойової готовності військових частин ПвК "Центр" ПС ЗС України, дислокованих у Васильківському гарнізоні. – Це показник професіоналізму. Давайте поважати професію льотчика. І в День незалежності, і щодня громадяни країни можуть бути спокійні – військові льотчики щохвилини готові стати на захист повітряного простору України. Чимала заслуга у цій високій оцінці й вітчизняних авіаремонтних підприємств. Адже завдяки їх роботі підтримується боєготовність авіації України.



Значні досягнення краще бачаться на відстані. Немало важливих для нашої держави рішень, прийнятих у перші роки незалежності, тоді здавалися не зовсім доречними. Проте нині, коли вони отримали своє логічне завершення, саме ці кроки оцінені як найбільш виважені та далекоглядні.

Завдання освоєння ремонту всієї номенклатури авіаційної техніки, що є на озброєнні української військової авіації, на території власної держави в перші роки незалежності України багатьом не здавалося актуальним.

Незважаючи на те, що авіаремонтні заводи, котрі діяли на території України, на початок 90-х вже успішно проводили ремонт широкої номенклатури авіаційної техніки, вузлів та агрегатів, складна економічна ситуація підштовхувала трудові колективи до її розширення. Підприємства в Конотопі, Запоріжжі, Луганську, Севастополі, Одесі, Чугуєві ставили перед собою завдання освоїти ремонт затребуваної на світовому ринку авіатехніки і успішно працювали над його виконанням.

Бажання авіаремонтників запропонувати світовій спільноті якомога ширшу номенклатуру авіатехніки підтримали і у Командуванні ВПС України, котре на той час очолював генерал-полковник В.Антонець. У 1994 році було прийняте рішення освоїти на українських АРЗ ремонт всієї номенклатури авіатехніки, що є на озброєнні у ЗС України. Враховуючи ситуацію в країні, що склалася на той час, це виглядало цілком закономірним та послідовним. Ремонт вітчизняних літаків та авіаційних силових установок на вітчизняних заводах був вигідним і економічно. Ніби передчуваючи майбутні проблеми з нестачею коштів, досвідчені військові інженери В.Варивода, В.Степаненко, В.Волошановський, П.Бралатан, які в той час обіймали керівні посади в озброєнні та управлінні Головного інженера авіації ВПС України, пропонували йти далі. Необхідно було, на їх думку, не просто освоювати капітальний ремонт авіатехніки за радянською схемою планово-попереджувального ремонту, коли після певного наробітку відповідний вузол, агрегат чи увесь літальний апарат відправляється на авіаремонтне підприємство, а переходити до більш прогресивної на сьогодні схеми експлуатації авіатехніки за технічним станом. Досвід провідних світових авіаційних держав на той час вже свідчив, що це можливо. Саме таке завдання на перспективу й було поставлене перед військовою авіаремонтною мережею України.

Українською особливістю, у порівнянні з ситуацією за кордоном, стало те, що освоювати ремонт авіатехніки та нову форму експлуатації необхідно було не лише в умовах відсутності авторського нагляду з боку розробників та виробників в процесі експлуатації, а й свідомого блокуванням освоєння її ремонту на авіаремонтних заводах України. Так й не набули практичної реалізації міжурядові угоди між Російською Федерацією та Україною з військово-технічного співробітництва у сфері взаємних поставок озброєння і військової техніки, комплектуючих виробів і запасних частин, організації ремонту та надання послуг військового призначення. Зокрема, за напрямом забезпечення експлуатації та освоєння ремонту бойової авіаційної техніки ЗС України не реалізовано жодного проекту.

Перш за все, були визначені пріоритети, котрі потребували концентрації зусиль. За статистичними даними, в авіації практично всіх країн світу 40% літальних апаратів простоюють через різні несправності їх авіаційних силових установок, основними складовими яких є авіаційні двигуни та головні вертолітні редуктори. І це при тому, що з усіх компонентів літальних апаратів на двигуни припадає тільки 6-8% несправностей від їх загальної кількості. А тому, як найбільш важлива, постала проблема організації ремонту авіаційних силових установок. На початок 90-х на Луцькому ремонтному заводі вже був освоєний капітальний ремонт двигунів АЛ-21Ф-3 та АЛ-31Ф, а на Луганському авіаремонтному – двигунів ТВ3-117. Отож, необхідно було організовувати освоєння капітального ремонт двигунів РД-33-2С та допоміжних двигунів ГТДЭ-117 на Луцькому РЗ "Мотор", а двигунів ТВ2-117 та головних вертолітних редукторів ВР-8А, ВР-14 і ВР-24 – на Луганському АРЗ. І не тільки проводити всі види ремонту, але й іти далі.

Закінчення на 3 стор.

Сьомий ліберійський захід льотчика

День авіації України чимало наших співвітчизників зустрінуть у далекій Африці, зокрема – і в Ліберії, виконуючи миротворчі завдання під егідою Місії ООН у складі 56-го окремого вертолітного загону. Умови, в яких доводиться виконувати завдання українським миротворцям, нелегкі: клімат жаркий і задушливий, температура повітря сягає 40 градусів при вологості 90-98%. Період тропічних дощів триває півроку, коли випадає більше 5000 мм опадів. Ліберія – це чисельні річки, пагорби та вкрита рослинністю, немов суцільним зеленим килимом, територія. Завдяки такому ландшафту майже відсутні природні та штучні орієнтири для екіпажів повітряних машин, котрі виконують завдання під блакитним стягом ООН в більшості за GPS.



Все це значно ускладнює льотну діяльність. У зв'язку з цим підвищуються вимоги до якості підготовки пілотів. Велике значення у вирішенні цього завдання відводиться льотчикам-інструкторам. Вони не тільки вдосконалюють уміння пілотів літати, вони – розкривають ті якості, які необхідні екіпажу для відмінного та безпечного виконання завдань, що висуває перед ними Організація. Зокрема, це може бути перевезення на вертольотах типу Мі-8 та Мі-24 миротворчого контингенту, вантажу, доставка у віддалені куточки продовольства, ліків, евакуювання хворих, виконання функції демонстрації присутності військ ООН, здійснення щоденного патрулювання території, спостережувальні польоти.

Особливості льотної роботи в африканському небі заступник командира 56-го окремого вертолітного загону з льотної підготовки підполковник Віталій Цапко знає вже досконало, адже сьогодні він перебуває у складі загону вже всьоме. Досвідчений льотчик, загальний наліт якого складає понад 2500 годин, кавалер ордена Данила Галицького та багатьох відзнак, він пілотує гелікоптери Мі-8 і Мі-24. Протягом ротацій Віталій Анатолійович, будучи льотчиком-інструктором, поставив в Африці на крило не один десяток льотчиків, багато із яких, у свою чергу, вже самі навчають менш досвідчених товаришів.

Він народився і виріс на Харківщині, у населеному пункті з такою назвою, що, здається, юнакам із нього одна дорога – в армію! В селі Червоноармійське Вовчанського району пройшло дитинство Віталія, і саме звідси він пішов у доросле життя, обравши життя під "гвинтами".

У 1986 році Віталій Цапко вдягнув курсантський однострій, а вже з перших днів 1991 року служив на посаді льотчика-інструктора навчального вертолітного полку у місті Пугачьов. На курсі він був одним із кращих льотчиків, саме тому його не відправили служити до стройової частини, а залишили як інструктора в одному з навчальних полків рідного Сизранського вищого військового авіаційного училища льотчиків.

Та служити в навчальному вертолітному полку довелося недовго. Йшов доленосний дев'яносто перший рік, який змінив долі десятків мільйонів наших співвітчизників. І ось, розпочавши цей рік прийняттям посади льотчика-інструктора, завершив його лейтенант Цапко написанням рапорту про переведення до Збройних Сил України. За кілька місяців рапорт українця було задоволено, і вже у червні 1992 року молодий офіцер склав Військову присягу на вірність українському народові й став одразу командиром вертольота Мі-24 в окремому вертолітному полку, що дислокувався у передмісті Бердичева, на аеродромі біля села Радянське.

Це був полк, у якому молодий здібний льотчик пройшов гарну льотну школу. Тут було чого й у кого навчитися, адже майже всі військовослужбовці частини пройшли Афганістан. І лейтенант знову не вчив, як у навчальному полку, а вчився.

Невдовзі полк було переформовано у 1-у бригаду армійської авіації. Минали роки. Командир вертольота став старшим льотчиком ланки, а згодом – командиром ланки.

Влітку 2003 року, коли 1-а бригада розформовувалася, як і більшість її льотчиків і техніків, Віталій Цапко поїхав служити на Львівщину, до окремого полку армійської авіації Західного оперативного командування, що дислокується у Бродах. Там він вкотре й надовго став старшим льотчиком вертолітної ланки. На цю ж посаду у 2004 році офіцер потрапив у свою першу миротворчу місію в Ліберії.

А вдома, у Бродах, на офіцера чекають кохана дружина Земфіра й 14-річний Григорій – молодший син Віталія Анатолійовича. Старший, Єгор, пішов батьківськими стопами, ставши курсантом Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба. Сьогодні курсант Єгор Агасієв – уже майже повністю підготовлений льотчик. Він закінчує четвертий курс.

Льотна робота в африканському небі – праця нелегка. Добре хоча б те, що не воюють українські вертолітники у цій далекій західноафриканській країні! Хоча, в одній із місій герою нашої розповіді все ж довелося натиснути на гашетку...

Наприкінці 2010 року у сусідній з Ліберією країні, в Кот-д'Івуарі, почалися демократичні перетворення. У грудні того ж року незалежна виборча комісія оголосила, що під час вільних, справедливих, транспарентних і демократичних виборів в Кот-д'Івуарі переміг лідер опозиції. Проте колишній президент відмовився визнати ці результати і віддати кермо влади своєму наступнику. Протистояння призвело до збройного конфлікту, в результаті якого загинуло близько 1000 чоловік. У квітні 2011 року уряд країни звернувся з проханням про допомогу до міжнародної спільноти, і керівництвом ООН було прийнято відповідне рішення.

У рамках цієї операції місією ООН особовому складу 56-го окремого вертолітного загону було поставлено завдання знищити підконтрольні антидержавним силам вогневі позиції, з яких щоденно з застосуванням стрілецької зброї і мінометів обстрілювали штаб-квартиру Місії ООН. Для виконання цього завдання командуванням 56-го окремого вертолітного загону було виділено вертольоти Мі-24. Перед виконанням завдання командири екіпажів вертольотів провели розвідку району розташування цілей, не виявивши там цивільного населення та військового персоналу. Це для українських миротворців було найголовнішим.

Серед українських миротворці, які у складі міжнародних сил виконували завдання Місії ООН два роки тому в Кот-д'Івуарі, був і заступник командира 56-го окремого вертолітного загону місії ООН у Ліберії підполковник Віталій Цапко.

Дуже втішними, як на адресу української армії, держави, є слова, сказані тоді Генеральним секретарем ООН Пан Гі Муном про те, що у той момент без допомоги українських миротворців Організація Об'єднаних Націй не змогла би впоратися з ситуацією в Кот-д'Івуарі. "Ми повинні були виступити на захист цивільного населення відповідно до мандата Ради Безпеки, і ми так вчинили. Але ми не змогли би впоратися з ситуацією без внеску однієї країни – України, яка надала нам три бойові вертольоти в найважчий момент"...

Підполковник Віталій Цапко – це, без перебільшення, один із кращих українських вертолітників. Його величезний досвід, невтомна енергія та весела вдача роблять офіцера тим, ким він є і ким його знають оточуючі, – надійним товаришем, прекрасним вчителем та доброзичливою людиною.

Руслан Лінник.
Олексій Тригуб.
Фото Руслана Лінника.

Бойовий командир повітряного КП



Командир цієї військової частини, повітряного пункту управління Генерального штабу Збройних Сил України, пройшов, як то кажуть, Крим, Рим і мідні труби... Полковник Віктор Усаченко розпочав свою офіцерську службу в охопленому війною Закавказзі, пройшов Ірак, був спостерігачем у Придністров'ї. Словом, значно простіше розповісти, де його не було, ніж де йому довелося побувати. На стіні його "каптерки" поблизу його кабінету можна побачити географічну карту Європи та Азії, на якій офіцер для себе позначив місця служби – гарнізони на території України, Узбекистану, Вірменії, Азербайджану, Грузії та Чехословаччини. Що ж, власне, не кожна військова частина може похвалитися таким довжелезним бойовим шляхом, як цей бойовий офіцер!..

Військову науку Віктор Єгорович пізнавав в одному з прославлених радянських загальновійськових командних училищ – Ташкентському ВЗКУ. Стажуватися курсантові Усаченку довелося за кордоном, у Чехословаччині. Там, у словацькому містечку Ружомберок, дислокувався полк, до якого з Ташкента тоді приїхало півсотні щасливчиків – курсантів-стажистів.

Після закінчення училища молодий лейтенант-українець отримав розподілення до Закавказзя. Перший рік офіцерського життя довелося провести у грузинському містечку Ахалцихе, де дислокувалися частини 10-ї гвардійської мотострілецької дивізії. Протягом 1989 року лейтенант Віктор Усаченко служив на посаді командира взводу – інструктора з гірської підготовки. Полк був мотострілецьким, проте свої особливості: по-перше – гори навколо, що накладало відбиток на систему підготовки військ, а, по-друге, у рік прибуття молодого лейтенанта до військ розпочалися спочатку збройні сутички, а потім – і справжня війна у Нагорному Карабаху, а згодом стало непереливки й на всьому Закавказзі. Тож здавалося б, звичайні піхотні частини ставали за рівнем підготовки та досвідом елітою армії. Так чи інакше а мабуть, невипадково сьогодні відомості про ці військові частини й з'єднання можна знайти, перш за все, на веб-сайті http://specnaz.pbworks.com...

А вже наприкінці 1989 року лейтенант Усаченко прийняв командування мотострілецькою ротою в одному з полків 75-ї гвардійської мотострілецької дивізії. Проте невдовзі Віктору довелося змінити форму – вже на початку 1990 року дивізія була передана Комітету державної безпеки й стала дивізією прикордонних військ КДБ СРСР. Так лейтенант-піхотинець вдягнув зеленого кашкета й став прикордонником.

А в Нахічевані ставало дедалі неспокійніше. Вночі траплялися напади на військові містечка, вдень – обстріли. Причому, як з вірменського, так і з азербайджанського боку. Неодноразово рота лейтенанта Усаченка брала участь у, як тепер ми це називаємо на натовський манер, стабілізаційних діях. Тоді ж вважалося, що дивізія у складі інших військ КДБ та Міністерства оборони СРСР бере участь у підтриманні конституційного порядку й докладає зусиль з недопущення збройних конфліктів. Прикордонники – коли самі, коли разом із сусідами-десантниками, які на той час також були перепідпорядковані прикордонним військам КДБ СРСР – виїжджали до різних точок Закавказзя. Тоді, як згадує полковник Віктор Усаченко, довелося побувати в Батумі, на вірменсько-азербайджанському кордоні та в багатьох інших місцях.

Звичайно, були у частинах дивізії і поранені, і навіть загиблі. Втім, навколо Нахічевані було ще гірше – там точилися справжні запеклі бої.

Закінчення на 7 стор.

Газета "Крила України" писала про цю військову частину вже чимало разів. І завжди, коли йшлося про неї, так чи інакше підкреслювався молодий вік Центру ремонту засобів зв'язку та радіотехнічного забезпечення Повітряних Сил. Але час іде, і якось непомітно у вирі подій, реформування й постійної копіткої роботи прийшла ювілейна дата. З вересня 20-му Центру ремонту засобів зв'язку та радіотехнічного забезпечення, яким ось уже чимало років беззмінно командує полковник Юрій Клеван, минає 20 років. Це вже – достатній час, якого цілком вистачило для того, аби в період розбудови вітчизняного війська довести важливість роботи, яку виконує особовий склад цієї військової частини та, власне, її право на існування.

20-річчя 20-го Центру



Два десятиліття тому, можна сказати, майже на зорі існування української армії, нинішній Центр ремонту засобів зв'язку та радіотехнічного забезпечення створювався як база ремонту та зберігання засобів зв'язку та РТЗ. Тоді новостворена в авіаційному гарнізоні Озерне частина складалась з управління, 7 цехів із ремонту засобів зв'язку і радіотехнічного забезпечення, рухомих майстерень, відділення зберігання та підрозділів забезпечення. Чисельність бази на момент її формування складала півтори сотні чоловік – 80 військовослужбовців та 70 працівників Збройних Сил України. Очолив новий військовий організм підполковник Микола Сердюк, а головним інженером бази був тоді нинішній командир частини, а на той час – майор Юрій Клеван. Забігаючи вперед, можна із гордістю сказати про те, що з часом підполковник Микола Сердюк став полковником, звільнився у запас, став губернатором Одеської області, а потім за вагомі досягнення Президент України присвоїв полковнику запасу військове звання "генерал-майор". Так з легкої руки одеських репортерів голова обласної державної адміністрації став "генерал-губернатором". Ну, а колишній майор Юрій Клеван став полковником, командиром цієї самої частини.

На той час в Озерному дислокувалася важка бомбардувальна дивізія Дальньої авіації, тож на фондах саме її частин та підрозділів здійснювалося у вже далекому 1993 році формування бази ремонту та зберігання. Від однієї з них база отримала будівлю штабу, від іншої – автомобільний парк, а виробнича база була створена на місці дислокації дивізійної авіаційної ремонтної майстерні.

Перший ювілей частини у 2003 році її особовий склад зустрів, знаходячись у стадії переформування. Вона стала центральною базою ремонту засобів зв'язку та радіотехнічного забезпечення. Збільшилася кількість підрозділів, а відтак, – змінилася і чисельність особового складу. Кількісно людей залишилося стільки ж, проте стало менше цивільних і більше військових посад. Збільшилися, звичайно, й обсяги робіт, які виконували фахівці військової частини.

А ще через декілька років центральну базу було об'єднано з центральним складом зберігання засобів зв'язку та радіотехнічного забезпечення – так, власне, і з'явився на карті гарнізонів Повітряних Сил нинішній 20-й Центр ремонту засобів зв'язку та радіотехнічного забезпечення.

Народна мудрість свідчить про те, що у житті все пов'язано одне з одним. І це насправді так. Без наведення з землі, без роботи зв'язківців і надійності апаратури зв'язку та радіотехнічного забезпечення неможливі ані польоти літаків в цілому, ані навіть їх зліт і надто – посадка. Ну, а за справність роботи величезної номенклатури засобів зв'язку та РТЗ відповідають спеціалісти Центру-ювіляра. Саме вони її ремонтують та налаштовують, приймають з розформованих частин, зберігають, а також передають справну техніку до частин, що її експлуатують.

Протягом двадцяти років існування частини на її території побудовано й обладнано 16 майданчиків зберігання техніки зв'язку та радіотехнічного забезпечення. Треба сказати, можливості Центру щодо зберігання техніки й майна зв'язку та РТЗ насправді величезні: 1170 одиниць техніки на рухомих засобах та 436 умовних вагонів стаціонарної техніки, з них 108 може зберігатися на 23-х сховищах.



Сьогодні особовий склад частини виконує свою роботу у шести ремонтних цехах, цеху демонтажу та розбракування, а також – у чотирьох відділеннях зберігання техніки та засобів зв'язку та РТЗ. Розташовані підрозділи частини у трьох військових містечках – в Озерному, Вінниці та Калинівці. Штаб частини та деякі її підрозділи розташовані в Озерному. Решта ж цехів та відділень дислокуються у Вінниці та Калинівці. Саме у цих цехах та відділеннях виконується доволі великий обсяг робіт – поточний та середній ремонт засобів зв'язку та радіотехнічного забезпечення всіх типів, ремонт і технічне обслуговування автомобільної техніки, автономних джерел живлення в обсягах потреби військ, демонтаж та розбракування списаних зразків техніки, зберігання засобів зв'язку та радіотехнічного забезпечення як резерву начальника військ зв'язку, РТЗ, автоматизованих та інформаційних систем ПС ЗС України та для постачання засобів зв'язку та радіотехнічного забезпечення у частини Повітряних Сил.

Разом із тим на частину покладається організація та здійснення трьома виїзними ремонтними бригадами відновлювального й середнього ремонтів засобів зв'язку і радіотехнічного забезпечення в зоні відповідальності в мирний час та на особливий період. Так, минулого року виїзні бригади Центру працювали у багатьох гарнізонах Повітряних Сил, а найбільш значною стала робота трьох екіпажів радіостанцій Р-845М щодо здійснення маршу та розгортання польових засобів зв'язку для участі в заходах антитерористичного забезпечення у місцях проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу "Євро-2012", а саме – до смт. Миронівка та Березівка Харківської області та до смт. Доля Донецької області. Протягом місяця військовослужбовці виконували завдання державного значення у справжніх польових, а точніше – у спартанських умовах.

Також у 2012 році екіпаж радіостанції Р-845 брав безпосередню участь у забезпеченні дій авіаційного компоненту при проведенні навчань "Перспектива-2012", фінальна частина якого проходила на 240-му Центрі підготовки підрозділів 8-го армійського корпусу – полігоні поблизу Житомира.

Від початку 2013 року виїзними ремонтними бригадами здійснювалось оповісдчення та ремонт техніки зв'язку та РТЗ, яка була задіяна на навчаннях "Чумацький шлях-2013". Виїзні ремонтні бригади частини працювали у Борисполі, Мелітополі, Вознесенську, Миколаєві, Старокостянтинові, Гавришівці, Бельбеку та Озерному. Їхніми силами було оповісдчено понад 200 одиниць техніки, а відремонтовано в польових умовах більше 30 комплектів техніки зв'язку та РТЗ.

На даний час особовий склад частини активно працює щодо перевірки працездатності, дефектування та ремонту техніки зв'язку та РТЗ, яка запланована для забезпечення польотів авіації під час проведення дослідницького двостороннього командно-штабного навчання з оперативними командуваннями "Північ" та "Південь". Виїзні ремонтні бригади працюють в Івано-Франківську, Луцьку, Повурську та в Липниках.

Взагалі, річні можливості частини такі: поточний ремонт можна виконати для 336 комплектів засобів зв'язку та РТЗ, а середній ремонт – для 154 комплектів.

– Необхідність забезпечення високої бойової готовності військ і сил в умовах скорочення витрат на утримання Збройних Сил народило нові методи підвищення ефективності системи ремонту техніки зв'язку та РТЗ, – говорить начальник Центру полковник Юрій Клеван. – Це – так званий індивідуальний та агрегатний ремонт. При таких видах ремонту за рахунок списаної техніки у частині створено фонд блоків та вузлів, які й встановлюються на техніку, що прибуває на ремонт чи зберігання. У цьому підмінному фонді – раніше відлагоджені агрегати, які і отримують друге життя, рятуючи іншу техніку від списання. Адже техніка уся – ще радянського виробництва, тож і роботи із нею вистачає.

Організаційно-штатна структура центру складається з управління, основних підрозділів та підрозділів забезпечення.

До управління частини входять командування частини, організаційно-планове відділення, відділення особового складу, секретна частина, фінансово-економічна та інші служби. До основних підрозділів Центру входять ремонтні цехи, відділення зберігання, відділення консервації, технічного обслуговування та цех демонтажу та розбракування.

Ремонтні підрозділи призначені для виконання поточного і середнього ремонту техніки зв'язку та РТЗ індивідуальним або агрегатним методом в стаціонарних та польових умовах. Кращими ремонтними підрозділами на сьогодні визнані цех ремонту радіообладнання, де начальником майор Віталій Гридько, цех ремонту радіотехнічних засобів, начальник – майор Олександр Юзефович, та цех ремонту наземної апаратури ЗАЗ під керівництвом майора Олега Ріщука.

Цікавим підрозділом є цех демонтажу та розбракування, яким керує майор Андрій Польовий. Цей підрозділ, призначений для зберігання, проведення демонтажу та розбракування списаної техніки зв'язку та РТЗ, а також зберігання та здачі дорогоцінних металів та металобрухту, спроможний проводити розбір списаної та пошкодженої техніки, ремонт та експлуатація якої недоцільні, а також дефектацію демонтованих вузлів та блоків, з метою створення запасу запасних частин.

Відділення зберігання призначені для накопичення та видачі у ремонтні підрозділи придатних до подальшої експлуатації агрегатів, блоків, вузлів з метою проведення ремонту агрегатним методом. Варто зазначити, що на сьогодні на майданчиках частини зберігається більше 1000 комплектів техніки на рухомих засобах, а це – понад исячу автомобілів та понад шістсот причепів, а також близько пітисячі умовних вагонів стаціонарної техніки та майна зв'язку.

На даний час здійснюється прийом техніки зв'язку та РТЗ з військових частин неперспективного складу, які потрапили під скорочення або організаційні заходи.

Відділення консервації засобів зв'язку та РТЗ, де начальником підполковник Руслан Поліщук, призначене для консервації техніки зв'язку та РТЗ, яка зберігається в несприятливих умовах, для захисту від шкідливої дії навколишнього середовища, проведення розконсервації техніки, яка видається у війська.

Відділення технічного обслуговування засобів зв'язку та РТЗ під керівництвом майора Дмитра Оніщенка призначене для проведення технічного обслуговування техніки зв'язку та РТЗ, яка надходить до центру, знаходиться на зберіганні та готується до видачі у війська.



До підрозділів забезпечення

належать взвод технічного забезпечення та взвод матеріально-технічного забезпечення. Ці підрозділи спроможні наявними силами та засобами забезпечити отримання, видачу, утримання та перевезення матеріально-технічних засобів для забезпечення життєдіяльності частини.

Всього від початку 2013 року особовим складом частини відремонтовано 387 одиниць техніки та блоків до неї, прийнято з військ 317 комплектів техніки та 67 комплектів ЗІП, передано до військових частин Повітряних Сил 205 одиниць техніки та 1955 метрів кабельної продукції, розбраковано 22 комплекти техніки зв'язку та РТЗ, а до переробних підприємств відвантажено 83 тонни брухту чорних та кольорових металів.

– Наш військовий колектив якісно виконує свою роботу, – продовжує розповідь командир частини-ювіляра. – Це – не капітальний, як на заводі, ремонт. Проте – якісний середній ремонт техніки



зв'язку та РТЗ для Повітряних Сил, до того ж – безкоштовний, силами та засобами тими, що ми маємо та отримуємо з частин. І ремонт цей виконується ось уже 20 років.

Серед кращих командир назвав багато людей, адже колектив чималий, а забути про когось у канун святкування такої важливої дати в житті частини було б, на його думку, некоректно. Так, кращим з-поміж начальників відділень зберігання Юрій Миколайович назвав начальника відділення зберігання стаціонарних засобів зв'язку та РТЗ майора Олега Бобрука, серед підрозділів забезпечення – взвод матеріально-технічного забезпечення на чолі зі старшим прапорщиком Ярославом Суммою. Кращим інженером зарекомендував себе старший інженер цеху демонтажу та розбракування капітан Андрій Ульянов, а кращими техніками – технік цеху ремонту автомобільної техніки прапорщик Віктор Оленюк та технік відділення зберігання стаціонарних засобів зв'язку та РТЗ прапорщик Сергій Пращук, кращим механіком – старший механік відділення технічного обслуговування засобів зв'язку та РТЗ старший солдат Наталія Лаврик, кращими водіями – водій автотранспортних засобів автомобільного відділення взводу МТЗ працівник ЗС України Василь Макарчук та водій-кранівник відділення технічного забезпечення взводу технічного забезпечення старший солдат Юрій Демченко. Кращим командиром відділення полковник Юрій Клеван назвав командирів відділення технічного забезпечення взводу матеріально-технічного забезпечення сержанта Миколу Хропонюка та командира автомобільного відділення взводу технічного забезпечення сержанта Олександра Студілка, кращими майстрами – працівників ЗС України Григорія Головача, Олександра Циганкова, Володимира Пуздрача та Володимира Баліцького, кращими начальниками сховищ – працівників ЗС України Сергія Кучера, Сергія Радевича, Михайла Дмитрашка та Володимира Олійника. Не забув командир і про кращих фахівців управління та служб, серед яких він назвав заступника командира – головного інженера підполковника Руслана Ганчука, заступника командира – головного технолога підполковника Миколу Сідака, начальника відділення консервації – заступника командира підполковника Руслана Поліщука, начальника організаційно-планового відділення майора Володимира Норіна, начальника служби захисту інформації – помічника командира капітана Юрія Курачевського, інженера старшого лейтенанта Олександра Бабина, начальника служби пожежної безпеки капітана Олега Тютюнника. Серед кращих фахівців ФЕС були названі бухгалтери старший солдат Вікторія Бублик та працівник ЗС України Валентина Кирдан, а також технік працівник ЗС України Наталія Ширьова.

– На слова вдячності заслуговують і підрозділи, які забезпечують надійне збереження та охорону наявних у військовій частині матеріальних цінностей, – додав командир. – Це команда воєнізованої охорони, де начальником працівник ЗС України Григорій Блажчук, та команда сторожової охорони, начальник якої – працівник ЗС України Олександр Черноусов. Кращими представниками цих підрозділів є працівники ЗС України Сергій Ковальчук, Володимир Зенькович, Микола Кондратюк та Анатолій Болюбаш.

Не можна не згадати і ветеранів частини, які своєю сумлінною працею внесли величезний вклад в розбудову військового формування та продовжують працювати у рідному військовому колективі. Це – працівники ЗС України Петро Крамар, Василь Сагай, Василь Бірюков, Сергій Єфаров, Сергій Кисіль, Віталій Сусарін, Ігор Цисар, Геннадій Алексеюк, Володимир Татарчук, Ніна Янович, Віра Швецька, Микола Кондратюк та Юрій Адальов.

Зі слів заступника начальника центру з виховної роботи майора Ігоря Коржанського, колектив частини відрізняється сильною згуртованістю, почуттям колективізму та взаємодопомоги. Військовослужбовці та працівники частини завжди готові, якщо буде потрібно, протягнути руку допомоги один одному, не залишаться в стороні, якщо трапиться біда, та завжди привітають та розділять радощі. В колективі активно працюють громадські організації, які очолюють голова ради офіцерів начальник цеху ремонту електротехнічного обладнання майор Юрій Сидоренко, голова ради сержантів технік цеху ремонту апаратури телеграфно-телефонного зв'язку прапорщик Сергій Сахаров та голова ради сімей військовослужбовців голова профкому частини працівник ЗС України Лариса Сусаріна.

Ось така вона, частина-ювіляр, де всі вболівають за справу, знають, що таке відчуття ліктя та сумлінно виконують свою справу – виконують ось уже 20 років.

Олексій Тригуб.

ПРОФЕСІОНАЛ

Бути на десятиріччя попереду часу…

– Жити потрібно із захопленням, адже без цікавої мети життя пусте, – переконаний начальник кафедри бойового застосування радіотехнічного озброєння Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба полковник Костянтин Васюта. – Тому я намагаюсь усе робити якнайкраще, ставити мету і досягати її...



Професія військового у родині Костянтина Станіславовича є спадковою. Офіцером був його дід, який у роки Великої Вітчизняної війни командував танковим взводом, його шляхом пішов і батько, полковник Військово-Повітряних Сил. Онук і син офіцерів, Костянтин Станіславович вже майже 10 років очолює кафедру, яка неодноразово визначалася кращою за підсумками роботи.

– Висококваліфікований викладач має йти попереду сучасного стану військових технологій та озброєння на більш ніж десятиріччя попереду. Він повинен надавати курсантам знання з орієнтацією на перспективи розвитку Повітряних Сил. Саме тому велика увага в нашому університеті приділяється інноваційним методам навчання з наукоємних та технічних дисциплін, – зауважує він.

Як керівник наукового підрозділу, він багато сил та ініціативи вкладає у справу створення творчої атмосфери в колективі. До наукової діяльності постійно залучаються кращі курсанти, які кожен рік стають переможцями всеукраїнських конкурсів студентських наукових робіт та олімпіад.

Завдяки впровадженню сучасних технологій навчання на заняттях здійснюється імітація складної повітряної обстановки, різних за класом повітряних об'єктів, активних перешкод, що неможливо реалізувати в умовах навчань у військах. Так майбутній випускник отримує навички бойової роботи у складних умовах обстановки. Так прищеплюється впевненість у діях та в особистих можливостях.

У процесі виховання курсантів велика увага приділяється розвитку впевненості. Ця більш ніж важлива для офіцера якість прищеплюється через командно-методичну підготовку. Ця підготовка здійснюється шляхом залучення курсантів старших курсів до самостійного проведення навчальних занять. Кожен курсант після проведення заняття глибоко аналізується не тільки викладачем, а й товаришами. Вони можуть надати критичні зауваження, відзначити позитивні сторони. Та, головне, аналізується позитивна динаміка росту командно-методичних навичок курсанта.

За понад 18 років наукової роботи полковник Васюта здійснив керівництво 4 науково-дослідними роботами та взяв участь у більш ніж 20 НДДКР, опублікував понад 100 наукових та методичних праць, отримав 5 патентів на винаходи, підготував 2 кандидатів технічних наук. На цьому Костянтин Васюта зупинятися не збирається. Він не припиняє рух вперед, постійно шукає нові та конструктивні ідеї.

Наразі він здійснює наукове керівництво 2 ад'юнктів та 3 здобувачів наукового ступеня кандидата технічних наук. Колектив кафедри є піонером з використання складних хаотичних сигналів в інфокомунікаційних системах. Тільки протягом поточного року було отримано 3 патенти на винаходи.

Окрім цього, полковник Васюта – не тільки успішний науковець та військовий, він також кандидат у майстри спорту України з авіамоделізму, має чорний пояс із карате, є чемпіоном України з риболовлі спінінгом на високотехнологічні спінінгові приманки, автором багатьох публікацій із сучасних методів ловлі головня, жереха, язя, форелі. Невід'ємною частиною його життя є мисливські собаки, яких він тримає з чотирьох років. Та при цьому він встигає бути тим, ким він є для вітчизняної армії, – одним із кращих військових науковців, талановитим викладачем та справжнім професіоналом.

Олег Плаксій.
м.Харків. Фото автора.

ОСОБИСТОСТІ

Бойовий командир повітряного КП



Учасники бойових дій – воїни-інтернаціоналісти та миротворці; другий праворуч – полковник Віктор Усаченко.

Закінчення. Початок на 5 стор.

Цією ж дивізією командував на той час полковник Лев Рохлін – вольовий, мужній та принциповий командир з досвідом Афганістану, де він був командиром полку. Пізніше генерал-лейтенант прославиться у Чечні, відмовиться від заслуженої Золотої Зірки Героя Росії через власне бачення чеченської війни, а згодом, вже ставши депутатом Державної Думи Російської Федерації, буде вбитий, але це буде потім... Тоді ж, на початку дев'яностих, багато в чому саме завдяки комдиву Рохліну в Нахічевані не пролилися ріки крові...

Пройшовши гарну школу військової науки в дивізії Льва Рохліна, у 1993 році, після її розформування, старший лейтенант Усаченко перевівся на Батьківщину. В Україні йому також багато де довелося служити. Командував ротою у 72-й мотострілецькій дивізії у Білій Церкві, а згодом – в автомобільній бригаді матеріального забезпечення Міністерства оборони України, був комендантом 62-го арсеналу на рідній Кіровоградщині, рік перебував в Іраку, а згодом став оперативним черговим однієї з військових частин безпосереднього підпорядкування Генерального штабу, що дислокується у Калинівському районі Вінниччини.

У повітряному пункті управління Генерального штабу Збройних Сил України Віктор Єгорович служить ось уже сьомий рік – у 2007-му він прийшов сюди на посаду заступника командира частини.

Потім був рік служби військовим спостерігачем у зоні безпеки Придністровського регіону Республіки Молдова, де взяв участь у 60 розмінуваннях, і з 2010 року полковник Віктор Усаченко командує повітряним пунктом управління Генерального штабу Збройних Сил України.

Олексій Тригуб.

"Де літають соколи..."


Дмитро Муравський.


Руслан Лінник.

У рамках Програми військово-патріотичного виховання у Збройних Силах України на 2012 – 2017 роки та Перспективного плану реалізації Програми військово-патріотичного виховання у Збройних Силах України на 2012 – 2017 роки, творчим колективом "Крил України" серед читачів було оголошено конкурс авторської фотографії з нагоди професійних свят та знаменних історичних дат. Сьогодні ми публікуємо кращі роботи фотоконкурсу, присвяченого Дню авіації України, – "Де літають соколи...".


Руслан Семенюк.


Дмитро Муравський.


Олександр Олехнович.


Олег Плаксій.


Дмитро Муравський.


Антон Старишко.


Антон Старишко.

Складова незалежності

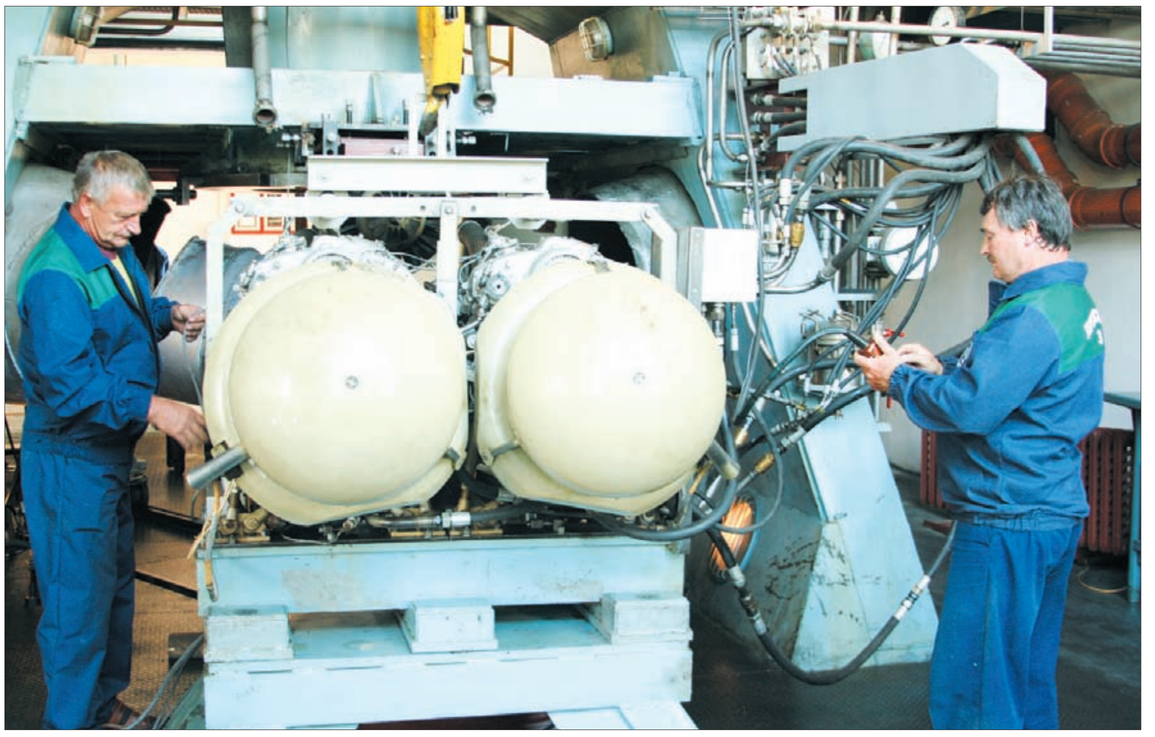
Закінчення. Початок на 4 стор.

Вже тоді процес сприймався не лише як освоєння ремонту із застосуванням сучасних технологічних процесів, а як продовження їх строку служби шляхом переведення на експлуатацію за технічним станом, для чого необхідно було розробити методику експлуатації авіаційних силових установок за технічним станом.

Таким чином, в середині 90-х керівництвом держави було поставлене амбітне завдання: в умовах відсутності супроводження з боку російських розробників та виробників на території України створити науково обґрунтовані методичні та технологічні умови забезпечення справності авіаційних силових установок бойових літальних апаратів авіації ЗС України.

Звичайно, лише авіаремонтним підприємствам таке завдання було не під силу. В 1993-2012 роках робота виконувалась у Державному науково-дослідному інституті авіації (ДНДІА); Інституті електрозварювання ім. Є.О.Патона НАН України (ІЕЗ НАНУ); Інституті проблем міцності ім. Г.С.Писаренка НАН України (ІПМіц НАНУ); Запорізькому машинобудівному конструкторському бюро "Прогрес" ім. академіка О.Г.Івченка (ЗМКБ "Прогрес"); Луцькому ремонтному заводі "Мотор" (ЛРЗ "Мотор") та Луганському авіаційному ремонтному заводі (ЛАРЗ). Це була серйозна наукова робота, котра тривала не один рік.

Як зазначив заступник начальника директора Інституту електрозварювання ім. Є.О.Патона з наукової роботи академік К.Ющенко, важливість та комплексність завдання, поставленого державою перед вітчизняною наукою та промисловістю, потребувала концентрації зусиль багатьох наукових і виробничих установ та організацій. Завдяки цьому досвіду виробилася нова форма співпраці вітчизняної науки та виробництва. На зміну двосторонньому формату взаємодії прийшов більш гнучкий багатосторонній формат, що передбачає концентрацію на розв'язанні виникаючих проблем наукових та експериментальних можливостей усіх зацікавлених установ і відомств. Це засвідчила міжвідомча координаційна рада з питань експлуатації, ремонту та модернізації авіаційної техніки, перше установче засідання якої відбулося 30 березня 2012 року на базі Державного науково-дослідного інституту авіації.



Впродовж багатьох років досліджень в наукових установах на спеціальному дослідному обладнанні та на діючих авіаційних силових установках, котрі перебували й перебувають в експлуатації у військових частинах, були розроблені наукове підґрунтя оцінки впливу факторів, обумовлених тривалою експлуатацією цих установок, і параметрів, що характеризують технічний стан вузлів, агрегатів, деталей та їх функціональну надійність. Ці дослідження також дали можливість українським вченим сформулювати термодинамічну теорію граничних станів матеріалів, що експлуатуються в екстремальних умовах, та розробити на її основі методику прогнозування їх майбутніх механічних характеристик. Об'єднаними зусиллями українських теоретиків-науковців та практиків-виробничників було вирішене складне завдання прогнозування міцності і довговічності матеріалу елементів силових установок бойових літальних апаратів з урахуванням експлуатаційних факторів та створені узагальнені математичні моделі визначення ресурсу авіаційних двигунів за критерієм пошкодження ресурсолімітуючих деталей.

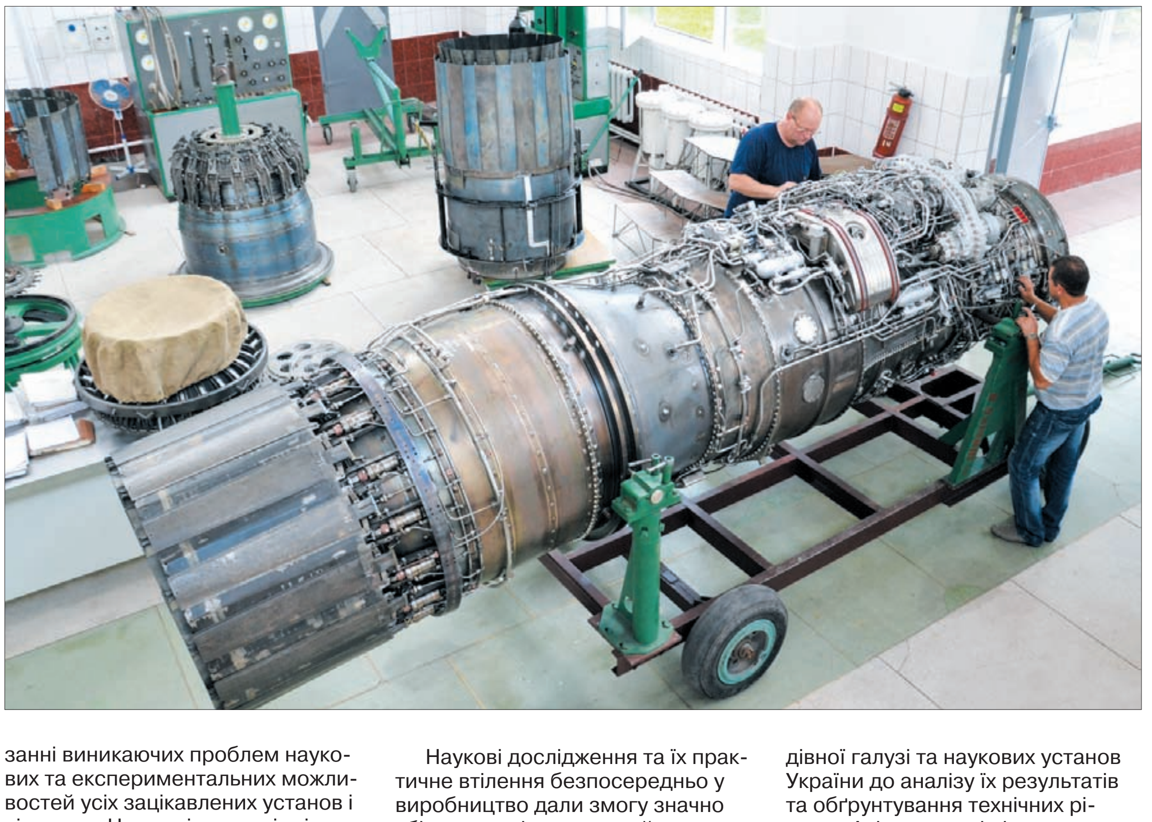
Наукові дослідження та їх практичне втілення безпосередньо у виробництво дали змогу значно збільшити міжремонтний ресурс авіаційних силових установок, перевести їх на експлуатацію за технічним станом, що в підсумку дозволило значно збільшити встановлені строки служби.

Результати наукових досліджень та інжинірингових робіт освоєні та впроваджені у практику ремонтного виробництва та експлуатацію і охоплюють понад 90% парку авіаційних двигунів та головних вертолітних редукторів бойових літальних апаратів авіації Збройних Сил України.

За майже два десятки років колективами вчених, виробничників та військових інженерів під керівництвом К.Ющенка, Б.Карпіноса, С.Пащенка, О.Лобунька, В.Самулєєва, О.Харченка, В.Денисюка, М.Матрунчика, О.Мостоваго, О.Ліхачова, Ю.Гусєєва вперше в світовій історії були сформульовані засади державної технічної політики в сфері забезпечення справності авіаційних силових установок військової авіації України іноземної розробки і виготовлення, а також основні напрямі її реалізації.

Науково-дослідними установами і українськими авіаремонтними заводами були виконані систематизовані дослідження та роботи з пошуку шляхів і методів продовження строків служби й переведення на експлуатацію за технічним станом силових установок літальних апаратів іноземної розробки та виробництва із максимальним залученням провідних вітчизняних підприємств авіадвигунобудівної галузі та наукових установ України до аналізу їх результатів та обґрунтування технічних рішень. Авіаремонтні підприємства не тільки освоїли ремонт всієї номенклатури авіаційних силових установок та їх комплектуючих виробів, які встановлюються на бойові літаки та вертольоти, а й забезпечили можливість подальшого освоєння ефективних перспективних технологій заводського ремонту, засобів і методів діагностування в процесі експлуатації. Чи не найважливішим підсумком цієї роботи стало те, що була створена вітчизняна законодавча, нормативно-правова та нормативно-технічна база формування та провадження заходів забезпечення справності і модернізації озброєння та військової техніки ВПС іноземної розробки та виробництва, її вузлів і агрегатів, за якими не здійснюється авторський нагляд.

Ґрунтовність виконаної науково-дослідної роботи можливо оцінити хоча б за результатами публікацій в наукових виданнях. Основні підсумки цих досліджень знайшли своє відображення в 8 монографіях та навчальних посібниках, понад 200 наукових статтях та звітах за результатами виконання науково-дослідних робіт. За різними аспектами досліджень, що проводилися в рамках цієї роботи, захищена 1 докторська та 14 кандидатських дисертацій. Розроблені в процесі освоєння ремонту та переведення на експлуатацію за технічним станом авіаційних силових установок технічні рішення захищені 13 патентами та авторськими свідоцтвами про винахід. Результати освоєння ремонту двигунів РД-33-2С та головних вертолітних редукторів ВР-8А, ВР-14 та ВР-24 визнані Міністерством оборони України шляхом атестації та сертифікації ремонтного виробництва. З початку освоєння ремонту на ДП ЛРЗ "Мотор" для потреб МО України відремонтовано майже 90 двигунів РД-33-2С, а на ДП ЛАРЗ – близько 100 головних вертолітних редукторів різних модифікацій. Сумарний економічний ефект від впровадження технологій забезпечення справності силових установок бойових літальних апаратів авіації Збройних Сил України лише за період з 1998 по 2012 рік склав понад 2,0 млрд грн. Визнають якість роботи й іноземці, котрі замовляють ремонт цих установок на українських підприємствах. Валютні надходження від надання послуг з ремонту двигунів АЛ-21Ф-3, АЛ-31Ф, РД-33-2С, ГТДЭ-117, їх агрегатів, а також головних вертолітних редукторів ВР-8А, ВР-14 та ВР-24 в інтересах іноземних замовників склали понад 154 млн дол та 6,8 млн євро. За міжнародними контрактами виконано ремонт понад 200 редукторів та більше 60 двигунів.



Підбиваю підсумки виконаної роботи, начальник ДНДІА професор, доктор технічних наук, заслужений діяч науки і техніки України генерал-майор Олександр Харченко, зокрема, відзначив, що за результатами комплексного вирішення науково-технічних, виробничо-технологічних, організаційних та нормативно-правових завдань, сформульованих на початку 90-х та розв'язаних в період освоєння ремонту та переведення авіаційних силових установок військової авіації України на експлуатацію за технічним станом, в нашій державі створені замкнені цикли капітального ремонту газотурбінних двигунів та головних вертолітних редукторів бойових літальних апаратів авіації Збройних Сил, за якими не здійснюється авторський нагляд з боку їх розробників та виробників. На сьогодні в Україні створена та функціонує система забезпечення справності авіаційних силових установок бойових літальних апаратів іноземної розробки та виробництва, за якими не здійснюється авторський нагляд з боку їх розробників та виробників. Вона ґрунтується на науковій, технологічній і виробничій базі та можливостях вітчизняних установ і підприємств, функціонує в правовому полі, визначеному системою законодавчих і нормативно-правових актів України. Забезпечення справності авіаційних силових установок бойових літальних апаратів авіації Збройних Сил України досягається шляхом продовження їх строку служби, переведення на експлуатацію за технічним станом та освоєнням і виконанням вітчизняними підприємствами їх капітального ремонту із застосуванням сучасних технологічних процесів.

– Найважливішим підсумком багаторічної діяльності, – зазначив один з учасників цього складного процесу колишній головний інженер авіації ПС ЗС України, заступник начальника ДНДІА генерал-майор Володимир Самулєєв, – стало те, що створена в Україні система забезпечення справності авіаційних силових установок бойових літальних апаратів не тільки виключає імпорт відповідних критичних технологій та послуг від їх виробників та забезпечує мінімізацію витрат і максимальну автономність функціонування державної системи технічного забезпечення озброєння та військової техніки Збройних Сил за визначеним напрямом. Це принесло суттєвий економічний ефект. Наявність в Україні замкнених сертифікованих циклів капітального ремонту газотурбінних двигунів та головних вертолітних редукторів бойових літальних апаратів дозволяє вітчизняними підприємствами не тільки забезпечувати боєздатність вітчизняної військової авіації, а й надавати послуги з їх ремонту на замовлення інших країн. Це сприяє надходженню в нашу країну значних валютних коштів, наповнення місцевих бюджетів та вирішення соціальних питань. Більше того, комплексна система заходів з розробки та впровадження критичних технологій для розв'язання проблеми забезпечення справності авіаційних силових установок бойових літальних апаратів іноземної розробки і виробництва, за якими не здійснюється авторський нагляд, може бути використана та впроваджена в інших видах Збройних Сил та військових формуваннях України стосовно озброєння та військової техніки їх номенклатури.

Україна у своєму прагненні самостійно ремонтувати та модернізувати авіатехніку, котра є на озброєнні військової авіації країни, – не єдина в світі. Таким шляхом у свій час пішла Румунія, на ремонтних підприємствах якої були модернізовані літаки МіГ-21 та бойові вертольоти, Туреччина (винищувачі F-16 та вертольоти різних моделей), Білорусь (літаки радянського виробництва). Проте спеціалісти світового рівня оцінили український досвід, що передбачає не тільки законодавче забезпечення процесу, а й широке залучення до нього наукових та науково-дослідних установ держави. Його прискіпливо вивчають в різних країнах, прагнучи перейняти та запровадити. А це – знак світового визнання та свідчення того, що в цій роботі наша держава рухається в правильному напрямку.

Віктор Гедз.
"Крила України".



Один із “нервів” Генштабу…

Повітряний пункт управління Генерального штабу Збройних Сил України, яким командує полковник Віктор Усаченко, – частина незвичайна. Невелика за кількістю (у її штаті немає навіть сорока чоловік), вона є дуже важливою як складова Головного командного центру Генерального штабу. Фахівці саме цієї частини забезпечують управління угрупованнями Збройних Сил України при виході з ладу наземних пунктів управління Генерального штабу або неможливості управління з них, управління угрупованнями під час проведення заходів оперативної підготовки у мирний час та в особливий період, передачу наказів Генштабу військам та силам, відображення повітряної та морської обстановки, а також виконують цілу низку інших завдань. В цілому ця військова частина, звичайно, призначена для забезпечення Генерального штабу безперервним спеціальним зв'язком під час його переміщення на пункти управління та в райони дислокації угруповань військ. Втім, у неї є два основних напрямки роботи, один із яких виконує особовий склад оперативної групи, а другий – суто зв'язківці бортового вузла зв'язку літака Ан-26БУС.

Повітряний пункт управління створювався майже три десятиліття тому (20 вересня цій військовій частині виповниться 29 років), як 405-й повітряний командний пункт 43-ї Ракетної армії Ракетних військ стратегічного призначення. Місцем дислокації частини тоді був аеродром Калинівка, а на її озброєнні знаходився літак Іл-18-Д36.

А у рік першого десятирічного ювілею частини, навесні 1993-го, вона була переформована у повітряний пункт управління Генерального штабу ЗС України. А ще через два роки замість Іл-18-Д36 на озброєння частини надійшов літак Іл-22М11.

Вже починаючи з 1997 року, ПвПУ став активно залучатись до навчань в масштабі Збройних Сил України, які проводились під керівництвом Президента України, Міністра оборони України, начальника Генерального штабу, начальника Центрального командного пункту Генерального штабу. Так, у 1997 році частина брала участь у навчаннях "Редут-97" та "Фарватер миру-97". Під час навчань "Фарватер миру-97" Міністр оборони України генерал армії Олександр Кузьмук і міністр оборони Російської Федерації маршал Російської Федерації Ігор Сергєєв знаходились на борту ПвПУ Генерального Штабу і здійснювали політ над акваторією Чорного моря в район навчань.

Відтоді майже щороку повітряний командний пункт Генштабу бере участь практично у всіх масштабних навчаннях військ, забезпечуючи безперебійне управління ними та зв'язок.

Наприкінці 2004 року літак управління Іл-22М11 був переведений за своїм технічним станом до другої групи збереження літаків. Перед частиною постало питання про відновлення бойового потенціалу. Силами командування частини було відпрацьовано технічне завдання та пропозиції щодо переобладнання в повітряний пункт управління літака Ан-26РТ. Новий літак Ан-26БУС був введений до строю у 2006 році, і головна заслуга в цьому – тодішнього начальника Головного командного центру Генерального штабу генерал-лейтенанта Василя Шевченка. Як і його попередники, відтоді він щороку бере участь у різноманітних навчаннях військ та сил.

Як розповів командир частини, в останні роки повітряний пункт управління забезпечується Генеральним штабом у тому обсязі, який є повністю достатнім для виконання ним завдань за призначенням. Начальник Головного командного центру Генерального штабу генерал-лейтенант Сергій Попко зробив усе можливе для збереження цієї військової частини, її розвитку та підтримання боєздатності. Так, приміром, польоти літака управління Ан-26БУС протягом року відбуваються постійно за графіком – без жодних зривів. Велика заслуга в цьому, звичайно, й Командування Повітряних Сил та командного складу транспортної авіаційної бригади, що дислокується на аеродромі Гавришівка, її льотно-підйомного та інженерно-технічного складу. Адже екіпаж Ан-26БУС – це офіцери й прапорщики бригади, а вже 17 чоловік екіпажу від повітряного пункту управління є підлеглими полковника Віктора Усаченка.

Надійною опорою командира частини у виконанні завдань, покладених на повітряний пункт управління, та у повсякденній життєдіяльності є його заступники підполковник Валерій Кордонський та майор Олексій Щетінін, а також нештатний "комісар" військового колективу, начальник групи підполковник Віталій Понюк та начальник зміни – оператор майор Володимир Соколовський. Серед кращих фахівців командир називає підполковника Миколу Волосенка, майорів Павла Бусигіна та Миколу Душука, старожила частини прапорщика Андрія Єфременка, який служить у ПвПУ вже 18 років, старшину Руслана Коваля, молодшого сержанта Андрія Назарука та старшого солдата Вікторію Петренко.

Ну і, звичайно, розповідаючи про повітряний пункт управління Генерального штабу, не можливо не згадати про ветеранів цієї частини, спілкування з якими у колективі є традиційним. Старійшиною ветеранської ради військової частини є її колишній командир полковник у відставці Віктор Хробуст, своєрідним начальником штабу спілки ветеранів – підполковник запасу Володимир Ніколаєнко, а одним із найактивніших членів – підполковник запасу Ігор Фучок.

Попри реформування вітчизняного війська, повітряний пункт управління Генерального штабу потрібен завжди. Тому, навіть якщо чисельність цієї частини за останні два десятиліття дещо зменшилася, вона функціонує, виконуючи своє завдання за призначенням на сто відсотків. А інакше, переконаний її командир, і бути не може!

Олексій Тригуб.

Вдихаючи життя у техніку



Інтенсивним та напруженим видався для 5-го Об'єднаного центру електрогазового та автотехнічного забезпечення Повітряних Сил, яким керує заслужений працівник транспорту України полковник Ярослав Лерман, поточний рік. Лише за перше півріччя 2013 року особовим складом частини прийнято на зберігання 702 одиниці техніки та 713 тонн майна, видано до військових частин Повітряних Сил 366 одиниць техніки та 15 тонн майна, законсервовано 174 одиниці техніки та 31 тонну майна, розбраковано 232 одиниці техніки та 557 одиниць агрегатів, здано 681 тонну чорного та кольорового брухту.

Ремонтно-відновлювальними базами автомобільної та спеціальної техніки виконано вже 7 середніх та 18 поточних ремонтів автомобільної техніки, 11 середніх ремонтів засобів наземного забезпечення польотів, 15 капітальних ремонтів агрегатів, з яких 14 – це капітальні ремонти автомобільних двигунів, а також виготовлено 1057 комплектів номерних знаків.

Велику роботу виконують постійно і виїзні ремонтні бригади Центру, ремонтуючи автомобільну та спеціальну техніку безпосередньо у місцях дислокації військових частин. Цього року виконано 6 поточних ремонтів автомобільної техніки, законсервовано 5 одиниць техніки та проведено поточний ремонт спеціального обладнання АЕМГ-50М1 із заміною електродвигуна у гарнізонах Озерне, Харків, Мелітополь та інших.

Окрім того, постійно великий обсяг робіт проводиться у частині щодо обладнання нових стоянок та об'єктів, інших робіт з розвитку інфраструктури Центру. Так, протягом цього року вже обладнано дві стоянки для зберігання позаштатної автомобільної техніки загальною місткістю на 150 одиниць.

У Центрі постійно кипить робота: хтось – крутить гайки, хтось – розточує вали, хтось – промиває двигун, а хтось – перекриває дах на сховищі чи цеху… І це – лише сота частка того, що





виконується у частині щодня. Як розповів заступник командира частини з виховної роботи підполковник Олександр Коблюк, найкращих результатів у професійній та повсякденній діяльності досягли на сьогодні такі військовослужбовці, як начальник ремонтного цеху автомобільної техніки ремонтно-відновлювальної бази автомобільної та спеціальної техніки майор Олександр Коріньовський, начальник відділення зберігання автомобільної техніки бази зберігання автомобільної техніки майор Олександр Бабко, начальник цеху капітального ремонту агрегатів бази ремонту, діагностики, зберігання спеціальної та автомобільної техніки капітан Сергій Скляренко, інженер відділення видобутку газів бази зберігання автомобільної техніки та технічного майна (непорушного запасу) майор Олександр Підгайний, командир автомобільного взводу автомобільної роти батальйону забезпечення старший прапорщик Володимир Вініченко, старший технік цеху капітального ремонту агрегатів бази ремонту, діагностики, зберігання спеціальної та автомобільної техніки старший прапорщик Віталій Бойченко, командир відділення ремонтного цеху автомобільної техніки ремонтно-відновлювальної бази автомобільної та спеціальної техніки сержант Олександр Невмержицький та старший технік цеху капітального ремонту агрегатів бази ремонту, діагностики, зберігання спеціальної та автомобільної техніки старший прапорщик Іван Петролюк.

5-й Об'єднаний центр електрогазового та автотехнічного забезпечення Повітряних Сил – це, без перебільшення, унікальна військова частина, адже вона є єдиною у вітчизняному війську частиною, що спеціалізується на ремонті спеціальної техніки, яка забезпечує польоти авіації. Фахівці цієї військової частини працюють і в гарнізонах дислокації підрозділів Центру, адже окремі його підрозділи розташовуються в Житомирі, Озерному, Білій Церкві, а також на Львівщині та Одещині. Окрім того, і в інших авіаційних гарнізонах ремонтують ту техніку, яку немає можливості доставити до Озерного, де, власне, знаходиться база зберігання й відбувається більша частина ремонтних робіт. У Центрі проходять службу й працюють на цивільних посадах справжні професіонали, майстри своєї справи, які подекуди роблять неможливе, вдихаючи нове життя в тридцяти-сорокарічні, а іноді – і набагато старші автомобілі.

Олексій Тригуб.



КОНТРАКТИ

Азербайджан купуватиме корейське озброєння

Уряд Азербайджану має намір придбати в Південній Кореї озброєнь і військової техніки на загальну суму в три мільярди доларів. Попередні переговори щодо поставки техніки вже почалися, однак влада Південної Кореї поки не дала згоди на угоду. Корейський уряд побоюється, що поставки військової техніки змінять баланс сил у регіоні.

Відповідно до розміщеної заявки, Азербайджан має намір придбати два підводні човни, есмінець, транспортний корабель, навчально-тренувальні літаки T-50 Golden Eagle, САУ K-9 калібру 155 міліметрів, вертольоти, безпілотні літальні апарати й системи управління вогнем.

Коли саме може бути підписаний контракт на поставку Азербайджану южнойкорейской військової техніки, поки не відомо. Раніше повідомлялося, що Азербайджан і Південна Корея можуть підписати меморандум про військово-технічне співробітництво. Завдяки цьому договору сторони, зокрема, зможуть обмінюватися військовим досвідом і, можливо, деякими технічними напрацюваннями у сфері розробки озброєння.

РОЗРОБКИ

У Росії замислились над шостим поколінням

У Росії почалася розробка винищувача шостого покоління. Про це, як повідомляє РІА "Новости", заявив колишній головнокомандувач ВПС Росії генерал армії Петро Дейнекін. За його словами, новий літак буде безпілотним. Подробиці перспективного проекту Дейнекін не розкрив. При цьому колишній головком ВПС відзначив, що "стрибати через покоління в нас навряд чи вийде", тому зараз Росія займається розробкою винищувача п'ятого покоління Т-50.

Раніше льотчик-випробувач проекту Т-50 (ПАК ФА) Сергій Богдан припустив, що винищувач шостого покоління з'явиться в Росії не раніше ніж через 15 років. "Здавалося б, технології розвиваються досить швидко, але однаково, від винищувача четвертого покоління до покоління п'ятого пройшло 35 років", – пояснив свою оцінку Богдан. При цьому він додав, що незважаючи на те, що перспективні літаки будуть переважно безпілотними, пілотована авіація ще житиме довго.

Які саме вимоги висувають російські військові до винищувачів шостого покоління, поки не відомо. За попередніми оцінками американського міністерства оборони, бойовий літак шостого покоління повинен бути малопомітним і надманевреним. Винищувач повинен уміти вільно діяти в зонах з повною або частковою забороною або обмеженням маневрів. Приблизно, перспективний винищувач зможе розвивати гіперзвукову швидкість (близько 5,8 тисячі кілометрів за годину).

ЗАМОВЛЕННЯ

Виробництво Globemaster III добігає кінця

Виробництво військово-транспортних літаків C-17 Globemaster III завершиться в третьому кварталі 2014 року. Як повідомляє Jane's, до цього моменту загальна кількість складених і поставлених замовникам літаків такого типу становитиме 266 одиниць. При цьому американський концерн Boeing, що виготовляє C-17, розраховує одержати нові замовлення на транспортники й подовжити їхнє серійне виробництво на період після 2014 року.

За оцінками фахівців концерну, на міжнародному ринку озброєнь і військової техніки спостерігається інтерес до транспортника Globemaster III. Boeing у цей час веде переговори про поставку ще декількох літаків. Яка саме кількість транспортників може бути продана додатково й на який строк продовжене виробництво літаків, не уточнюється.

До теперішнього часу Boeing побудував і передав замовникам 256 транспортних літаків Globemaster III. 222 з них одержали ВПС США (останній 223 замовлений ними літак буде готовим 12 вересня 2013 року), шість – Королівські ВПС Австралії, чотири – Королівські ВПС Канади, три – ВПС Індії, чотири – ВПС Катару, шість – ВПС Об'єднаних Арабських Еміратів, вісім – ВПС Великобританії й три – ВПС НАТО.

Після того, як американським ВПС буде переданий останній транспортник, концерну залишиться побудувати дев'ять літаків. Сім з них призначені для Індії, решта – неназвані замовники. Військово-транспортний літак C-17 здатний виконувати польоти на швидкості в 830 кілометрів за годину й перевозити вантажі на відстань до 10,4 тисячі кілометрів. Globemaster III призначений для перевезення різних вантажів загальною масою до 77,5 тонни.



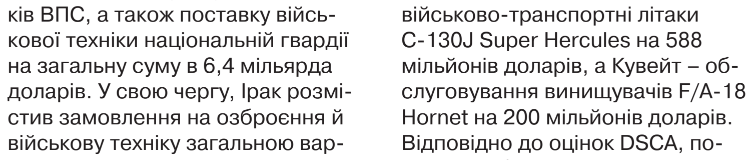
РИНОК ОЗБРОЄННЯ

США поставлять на Близький Схід зброю на 13 мільярдів

Управління військового співробітництва (DSCA) Пентагону за минулі десять тижнів одержало від близькосхідних країн замовлення на поставку озброєнь і військової техніки на загальну суму в 13 мільярдів доларів. Як повідомляє Defense News, DSCA уже повідомило Конгрес США про заплановані угоди. Попереднє схвалення угод із Саудівською Аравією й Іраком уже отримано. Ці дві держави замовили військової продукції в цілому на 11 мільярдів доларів.

Зокрема, Саудівська Аравія має намір придбати в США патрульні катери Mark V, послуги з технічного обслуговуванню літаків ВПС, а також поставку військової техніки національній гвардії на загальну суму в 6,4 мільярда доларів. У свою чергу, Ірак розмістив замовлення на озброєння й військову техніку загальною вартістю 4,7 мільярда доларів.

Іншими замовниками американської військової продукції стали Катар, Лівія й Кувейт. Зокрема, Катар має намір придбати радіолокаційну станцію раннього попередження про ракетний напад AN/FPS-132 Block 5 за 1,1 мільярда доларів. Лівія замовила військово-транспортні літаки C-130J Super Hercules на 588 мільйонів доларів, а Кувейт – обслуговування винищувачів F/A-18 Hornet на 200 мільйонів доларів. Відповідно до оцінок DSCA, поставка озброєнь і військової техніки зазначеним країнам дозволить вести більш ефективну боротьбу з тероризмом на Близькому Сході.



ТЕХНОЛОГІЇ

ПАК ФА одержить нашоломний дисплей

Науково-виробниче підприємство "Звезда" займається створенням шолома льотчика винищувача Т-50 (ПАК ФА) із системою відображення інформації на склі. Про це заявив генеральний директор і головний конструктор підприємства Сергій Поздняков. За його словами, новий шолом розробляється на базі захисного шолома ЗШ-10.



"Каска з точки зору підвіски й зручності регулювання відпрацьована, необхідно інтегрувати систему нашоломного відображення інформації. Таку систему робить Рязанський приладовий завод. Дослідні зразки до нас уже надійшли", – відзначив Поздняков, додавши, що "Звезда" проведе ергономічну оцінку шолома, випробування на центрифузі й в аеродинамічній трубі. Вся система буде передана на льотні випробування в 2014 році.

Раніше повідомлялося, що концерн "Радіоелектронні технології" покаже на авіасалоні МАКС-2013 систему індикації цілевказівки для винищувача Т-50. Ця нашоломна система відображення інформації з удосконаленим алгоритмом обробки зображень дозволить пілотам бойових літаків бачити ціль в будь-яких погодних умовах удень і вночі. Подробиці про перспективну систему поки не відомі.

НОВАЦІЇ

Броня з поліетилену

Міністерство промисловості й торгівлі Росії розмістило замовлення на розробку технології виробництва броні з волокнистих матеріалів для різних типів техніки. Новою бронею планують оснащувати бронетранспортери, броньовані розвідувально-дозорні машини й вантажівки "Камаз" і "Урал". Дослідно-конструкторські роботи будуть проводитися під шифром "Броня-бе".

Відповідно до тендерної документації, нова броня повинна являти собою пластини із надвисокомолекулярного поліетилену. Вони входитимуть до складу композиційного бронювання корпуса й протимінного днища. Поліетиленова броня повинна витримувати влучення бойового лазера, бронебійної кулі калібру 12,7 мм з відстані в 300 м і вибух потужністю вісім кілограмів тротилу.

Крім того, нова броня повинна протягом 15 секунд витримувати вплив полум'я потужністю десять ватів на квадратний сантиметр, світлового імпульсу з енергією 42 джоулі на квадратний сантиметр протягом однієї секунди й лазера потужністю 42 вати на квадратний сантиметр протягом 25 секунд. При цьому поліетиленова броня повинна бути на третину легшою за інші типи бронювання. Як очікується, перші дослідні зразки, створені за проектомі "Броня-бе", з'являться до червня 2014 року.

Один из защищавших небо Севастополя

1 сентября исполнилось бы 95 лет со дня рождения одного из героев Севастополя, лётчика-истребителя, Героя Советского Союза Ивана Белозёрова, который провёл в воздушных боях в небе над Крымом почти три долгих года Великой Отечественной войны...



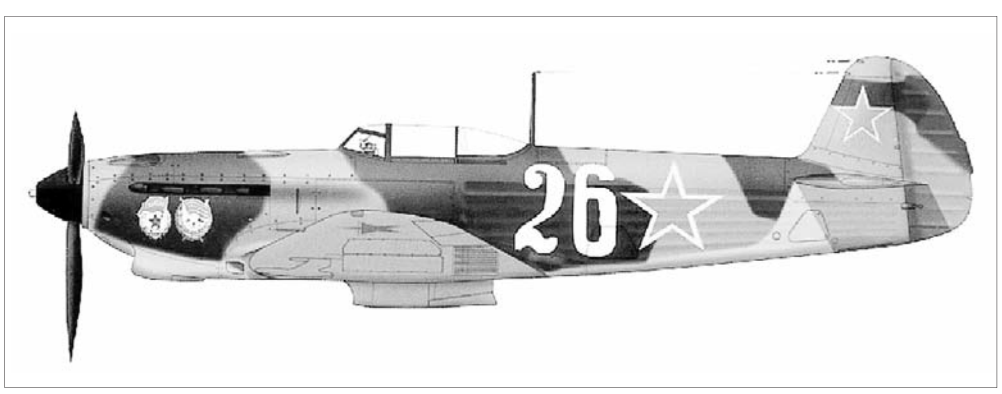
Иван Белозёров родился 1 сентября 1918 года в селе Малые Проходы ныне Дергачёвского района Харьковской области в семье крестьянина. После окончания неполной средней школы трудился на одном из харьковских заводов, при котором окончил и школу фабрично-заводского ученичества. Продолжая работу на паровозостроительном заводе, молодой токарь мечтал стать лётчиком, как и подавляющее большинство его сверстников, воспитанных на мужественных примерах Чкалова и Ляпидевского, а также героев неба Испании. Воплощая свою мечту в жизнь, Иван начал летать в Харьковском аэроклубе, а вскоре стал и лётчиком-инструктором.

В 1939 году Иван Белозёров был призван в ряды Красной армии и стал курсантом Чугуевского военного авиационного училища лётчиков.

К началу Великой Отечественной войны лейтенант Белозёров был уже достаточно подготовленным лётчиком, служившим после окончания училища уже почти год. На фронте лейтенант – с первых дней войны. Ему не пришлось с боями отступать и прикрывать отступающие войска от западных рубежей вглубь страны, не пришлось стать участником Сталинградской битвы или битвы на Курской дуге. На его долю выпала оборона Севастополя.

Почти с первого до последнего дня героической обороны Севастополя лётчик-истребитель Иван Белозёров защищал небо легендарного города. Плечом к плечу здесь сражались моряки и пехотинцы, лётчики и артиллеристы. Они помогали друг другу в трудную минуту, стараясь хотя бы часть тяжести переложить на свои плечи.

Тактика многих немецких пилотов не отличалась новизной: они подкарауливали возвращающиеся с боевого задания советские самолёты и старались сбить их при заходе на посадку – боезапас кончился, истребитель беззащитен. Вот тут-то и приходили на помощь своим крылатым друзьям зенитчики. С завидным мастерством они отгоняли противника от наших садящихся самолётов. Не оставались в долгу и авиаторы. Немало немецких машин нашли свою могилу в море недалеко от места базирования плавучей батареи.



Командир звена лейтенант Иван Белозёров и его боевые друзья часто вылетали на поиски врага, бесстрашно встречались лицом к лицу с немецкими асами, почти всегда выходя победителями из жарких воздушных боёв. Днём и ночью, в любую погоду поднимались в небо они, скромные труженики войны, изучая расположение коммуникаций, выявляя скрытые хитроумной маскировкой живую силу и технику врага. Часто сами наводили на обнаруженные цели ударные авиагруппы.

Много летал Иван Белозёров на разведку и всегда находил наиболее разумное решение при определении маршрута полёта, направления выхода на объект противника. Такая предусмотрительность помогала ему добывать ценные разведывательные сведения о противнике и избегать встреч с истребителями врага.

Однажды командир звена возвращался с очередного боевого задания. Ему удалось обнаружить скопление немецких войск, о чём срочно следовало не только доложить, а и указать точные подходы к цели, наиболее вероятные пункты поражения.

Над линией фронта его самолёт подвергся атаке двух немецких истребителей. Противник пытался расправиться с одиноким советским разведчиком. Белозёров сделал попытку оторваться от них, но это ему не удалось. Тогда он отважно вступил в неравный бой. Видя, что один из “Мессеров” заходит ему в хвост, Иван быстро изменил направление полёта своей машины и ударил по проскочившему вперёд Ме-109 из пулемётов. “Мессер” качнулся, сорвался в штопор, из которого так и не вышел. Вскоре внизу вырос столб огня и дыма. Напарник погибшего пилота не стал испытывать судьбу и поспешил выйти из боя.

Летать становилось всё труднее. Сравнительно недалеко немцы установили тяжёлую артиллерию и периодически обстреливали аэродром. Особенно усердствовали они во время взлёта истребителей. А установить этот момент было не трудно: стоило только на одном самолёте запустить двигатель, как над аэродромом поднимались огромные клубы красноватой херсонесской пыли.

Перехитрить врага помогли наземные специалисты. Они привязывали к автомашинам большие охапки веток и на предельной скорости мчались по взлётной полосе. И почти в ту же секунду начинали рваться тяжёлые снаряды. Отстреляв положенное время, немецкая батарея замолкала. Воспользовавшись этим, истребители прямо из капониров шли на взлёт, чтобы выполнить очередное боевое задание.

В воздушных боях над Севастополем в дни его обороны Белозёров сбил, как он шутил, пять с половиной немецких самолётов: пять уничтожил лично и один – в паре со своим ведомым.

В те дни лейтенант Иван Белозёров командовал разведывательным звеном. На истребителе устанавливались импровизированные самодельные фотоаппараты. Хитрый механизм соединял аппарат с кнопкой. Лётчик нажимал её, производился снимок и автоматическая перемотка плёнки. На таком самолёте Белозёрову приходилось неоднократно летать на воздушную разведку. Такие задания поручались самым смелым и подготовленным пилотам. Лететь приходилось вдоль линии фронта, а зениток у врага в то время хватало с избытком.

Однажды на Херсонес пришла группа крымских партизан. Они рассказали о сложной обстановке и попросили оказать помощь. Было принято решение установить с ними связь, забросить в лес опытного радиста. Но кто и на чём должен лететь в этот труднодоступный район? Выбор пал на И. Белозёрова и Ф. Герасимова.

До мельчайших подробностей был разработан план операции, продумана каждая деталь. Лейтенант Ф.Герасимов на По-2 доставляет радиста, а И.Белозёров на истребителе прикрывает его самолёт. В районе Балаклавы – плотная стена огня. Немецкие зенитки пытаются уничтожить наши самолёты, но это им не удаётся. Задание выполнено отлично! Правда, самолёт Ф. Герасимова при посадке получил повреждение, и лётчику пришлось пробираться в Севастополь партизанскими тропами.

Однажды под Севастополем Иван Белозёров сопровождал группу бомбардировщиков, которые действовали в открытом море, уничтожая транспорты противника, бегущего из Крыма. Большая группа немецких истребителей атаковала наши самолёты. Выполнение важного задания находилось под угрозой. Тогда Белозёров вступил в бой. В первой же атаке его самолёт попал под пулемётную очередь неприятеля. Лётчик был ранен, но продолжал драться. Сбил два вражеских самолёта и вышел из боя только тогда, когда убедился, что угроза для бомбардировщиков миновала.

К апрелю 1944 года командир звена 6-го гвардейского истребительного авиационного полка гвардии старший лейтенант Иван Белозёров совершил 300 боевых вылетов, в 34 воздушных боях сбил 8 самолётов противника.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16 мая 1944 года за мужество и героизм, проявленные в воздушных боях с немецко-фашистскими захватчиками при освобождении Крыма, гвардии старшему лейтенанту Белозёрову Ивану Павловичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали “Золотая Звезда” (№ 3805).

После войны продолжил службу в ВВС. В 1945 году окончил Высшие офицерские курсы Военно-воздушных сил Военно-морского флота. С 1964 года – в запасе. Работал старшим диспетчером авиационного предприятия гражданской авиации. В 1988 году вышел на пенсию.

Жил в городе Симферополь. Являясь членом Железнодорожного совета ветеранов, занимался общественной деятельностью среди военнослужащих в отставке и членов их семей, вносил большой вклад в укрепление и единение организаций ветеранов Крыма. За добросовестный труд был награждён в 1999 и 2005 годах Почётными грамотами Президиума Верховной Рады Автономной Республики Крым. Умер 14 февраля 2006 года.

Підготував Олексій Тригуб.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

2 – 8 вересня



2 вересня 1908 р. *народився конструктор ракетних двигунів і РКТ, двічі Герой Соціалістичної Праці В.П.Глушко.*

2 вересня 1945 р. *народився заступник Міністра оборони України по кадрах – начальник управління кадрів Міністерства оборони України (1992-1993) О.С.Ігнатенко.*

2 вересня 1951 р. *створено Державну льотну академію України в Кіровограді.*

2 вересня 1998 р. *відбувся перший політ пасажирського літака Боїнг 717 (MD-95), США.*

2 вересня 2001 р. *в Одесі відкрили пам'ятник відомому льотчику С.І.Уточкіну.*



3 вересня 1908 р. *народився льотчик-винищувач, Герой Радянського Союзу І.І.Мещеряков.*

3 вересня 1912 р. *народився засновник ОКБ “Автоматика” М.Я.Феста.*



3 вересня 1948 р. *народився начальник Національної академії оборони України (2000-2005) В.Б.Толубко.*

3 вересня 1968 р. *прийнято на озброєння ракетний керований комплекс “Дракон”.*

3 вересня 2008 р. *відбувся перший політ дослідного зразка літака CRJ1000 NextGen компанії Bombardier Aerospace.*



4 вересня 1948 р. *здійснив перший політ реактивний винищувач Як-30, С.М.Анохін.*



4 вересня 1955 р. *народився начальник Головного управління виховної та соціально-психологічної роботи ЗС України (до 2012 р.) О.В.Копаниця.*



4 вересня 1958 р. *народився льотчик-випробувач А.Ю.Рейнбах.*

4 вересня 1975 р. *при Харківському авіаційному заводі створено дельтапланерний клуб “Лілієнталь”. День створення ЗАТ “Авіафірма “Лілієнталь”.*

5 вересня 1929 р. *народився військовий льотчик, льотчик-космонавт, двічі Герой Радянського Союзу, почесний член Міжнародної академії астронавтики А.Г.Ніколаєв.*

5 вересня 1931 р. *у Запоріжжі у складі 18-ї авіабригади Українського військового округу сформовані авіаційні майстерні (зараз – ДП МОУ “Конотопський авіаремонтний завод “Авіакон”, директор М.М.Лущенко).*



5 вересня 1932 р. *народився провідний конструктор Конструкторського бюро транспортного машинобудування, спеціаліст у галузі СК, лауреат Ленінських премій І.Л.Козак.*

5 вересня 1948 р. *народився льотчик-випробувач О.О.Чірва.*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

2 – 8 вересня



5 вересня 1952 р. *народився військовий льотчик, заступник начальника БП ВПС ЗС України (1997-2002) В.О.Алєксєєв.*

5 вересня 1961 р. *народився перший заступник начальника Головного квартирно-експлуатаційного управління ЗС України В.Б.Бондаренко.*

5 вересня 1966 р. *народився начальник служби радіоелектронної боротьби ВО(Б)ЗВ штабу Командування Повітряних Сил ЗС України О.А.Гуменний.*



5 вересня 1988 р. *розпочато заводські льотні випробування Су-25УТГ на комплексі "НИТКА"*

6 вересня 1908 р. *народився автор робіт по радіолокації планет В.О.Котельников.*



6 вересня 1923 р. *народився військовий льотчик О.І.Бабаєв.*

6 вересня 1958 р. *відбувся перший пуск ракети П-15 з корабля-носія.*

6 вересня 1963 р. *літак Ан-2 було оснащено гвинтами АН-2 розробки НПП "Аеросила".*

6 вересня 1966 р. *народився заступник директора Департаменту утилізації компонентів ракетного палива та ракет і боєприпасів Міністерства оборони України В.І.Охрамович.*



6 вересня 1969 р. *народився командир Донецького зенітно-ракетного полку О.О.Василенко.*

6 вересня 1973 р. *народився командир Дніпропетровського зенітно-ракетного полку А.О.Бережний.*

7 вересня 1933 р. *народився начальник ЛВС ДКБ О.К.Антонова (1982-1987) І.Д.Бабенко.*

7 вересня 1969 р. *народився начальник Фінансового управління Генерального штабу Збройних Сил України Ю.В.Гулай.*



8 вересня 1913 р. *народився один із основоположників РРД П.М.Байковський.*

8 вересня 1913 р. *народився льотчик-винищувач, Герой Радянського Союзу В.С.Басков.*

8 вересня 1914 р. *П.М.Нестеров у повітряному бою вперше в світі таранним ударом свого "Морана" збив літак супротивника "Альбатрос". Обидва пілоти загинули 26 серпня за ст.ст.*



8 вересня 1922 р. *народилася військова льотчиця, Герой Радянського Союзу Н.Ф.Меклін (Кравцова).*

8 вересня 1963 р. *народився начальник штабу – перший заступник командира ПвК "Захід" ПС ЗС України В.Є.Шамко.*



8 вересня 1973 р. *народився заступник начальника радіотехнічних військ штабу Командування Повітряних Сил Збройних Сил України Л.В.Бейліс.*

8 вересня 2006 р. *в пам'ять про політ екіпажу В.П.Чкалова 1936 року здійснено наддальній безпосадковий переліт на Су-30 А.М.Квочура і С.В.Коростієва за маршрутом Жуковський – о. Чкалова – Жуковський, 12417 км за 13 год із 5 дозаправленнями в польоті від Іл-78.*

Огненное небо 1941 года над Черным морем

Продовження. Початок в №21.

В дни первого наступления на Севастополь

Еще в июле, когда обозначался отход войск Южного фронта за Днестр, было начато сооружение двух рубежей сухопутной обороны главной базы. Главный (основной) рубеж создавался в 5-8 км, а тыловой в 2-3 км от Севастополя. В сентябре Военный совет Черноморского флота принял решение усилить сухопутную оборону Севастополя, создав в 12-15 км от города передовой оборонительный рубеж. Однако завершить строительство этого передового рубежа не удалось.

К 1 ноября 1941 года на трех сухопутных рубежах было построено 75 артиллерийских дотов, 232 пулеметных дота и дзота, противотанковый ров длиной 32,5 км; установлено 9576 противотанковых и противопехотных мин, произведено много других инженерных работ.

Из зенитных средств ПВО флота для обороны базы, кроме 61-го зенитно-артиллерийского полка, были предназначены вновь сформированные 62-й полк, 71-й и 92-й отдельные зенитные артдивизионы. Кроме того, отошли к Севастополю из районов Евпатории, Сак, Сарабуз 26-й, 25-й и 114-й отдельные зенитные артдивизионы, а позднее из района Фрайдорф, Ишунь и 122-й зенитно-артиллерийский полк. Таким образом, к началу обороны главной базы флота ее ПВО насчитывала 40 зенитных батарей (160 орудий) среднего калибра, 7 батарей (34 пушки) малого калибра, пулеметный и прожекторный батальоны, 215-й отдельный воздухоплавательный дивизион аэростатов заграждения, дымомаскировочный отряд, систему постов ВНОС и



радиолокационные установки РУС-2.

Поскольку основные аэродромы Крыма вскоре были потеряны, авиация Черноморского флота перебазировалась на аэродромы Северного Кавказа и кавказского побережья Черного моря. В главной базе дислоцировалась специально созданная Севастопольская авиагруппа, на которую возлагалось прикрытие базы с воздуха и авиационная поддержка войск гарнизона. На 1 ноября в авиагруппе было 82 самолета (51 колесный и 31 лодочный), в том числе 41 истребитель, 31 разведчик и 10 штурмовиков. Командование авиагруппой было возложено на командира 8-го иап полковника К.Юмашева.

29 октября 1941 года заместитель командующего Черноморским флотом по обороне главный базы контр-адмирал Г.Жуков объявил в Севастополе осадное положение. На следующий день морские стрелковые части Севастопольского гарнизона заняли сухопутные рубежи обороны базы.

Началась 250-дневная героическая оборона Севастополя.

Военный совет флота понимал, что сил для отражения наступления противника на главную базу недостаточно. Стрелковый и два полка морской пехоты были не в состоянии остановить наступление врага. Поэтому были предприняты срочные меры по увеличению войск для сухопутной обороны базы как за счет переброски с Кавказа, так и за счет местных возможностей. Благодаря срочным и энергичным мерам, принятым Военным советом флота и городским комитетом обороны, на сухопутную оборону Севастополя было направлено до 22 300 бойцов, в основном, моряков. Отход Приморской армии на Севастополь стал невозможен, так как передовые части 132-й и 50-й немецких пехотных дивизий заняли Бахчисарай. Приморская армия с боями отходила через горные хребты Яйлы на Алушту, Ялту, чтобы приморской дорогой через Байдары выйти в Севастополь.

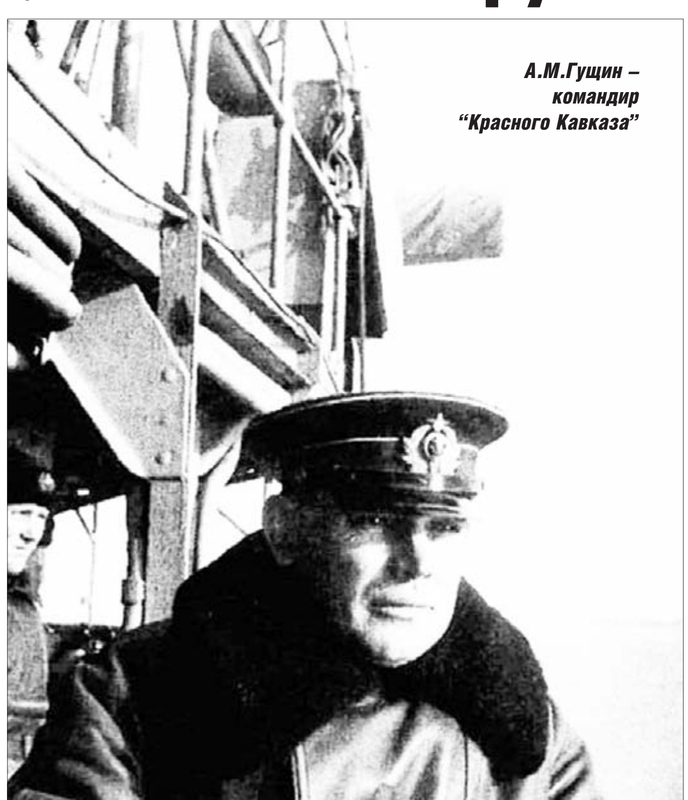
Далі буде.

ДО ДНЯ ФЛОТУ УКРАЇНИ

На румбах "Красного Кавказа"

Возвращение в строй

Продовження. Початок в №29.



А.М.Гущин – командир "Красного Кавказа"

Что касается доков, заметим, что боевые действия Черноморского флота с первых же дней Великой Отечественной войны потребовали резкого увеличения объема судоремонтных работ, связанных с необходимостью докования (постановке корабля в док). Эвакуация судоремонтных и других предприятий на кавказское побережье и невозможность практического использования севастопольских доков с ноября 1941 года еще больше осложнили обстановку. К началу 1942 года на флоте осталось четыре плавучих дока (грузоподъемность 5 000 т). Причем для боевых кораблей могли быть использованы только два, находившиеся в Поти. Два других плавдока в Новороссийске предназначались лишь для судов торгового флота.

Необходимо отметить, что доки этой грузоподъемности были спроектированы и построены с учетом возможности соединения их между собой. В соединенном таким образом плавдоке могли доковаться крейсера.

Специалисты рассмотрели вариант использования для крейсера "Красный Кавказ" спаренных плавдоков. Однако от него пришлось отказаться, так как в этом случае весь флот на длительный срок лишался возможности докования. Кроме того, при налетах вражеской авиации увеличивалась вероятность одновременной потери двух доков. Да и на подготовку специального удлиненного котлована и на сами работы по соединению доков понадобилось бы около четырех месяцев. И это в условиях войны, когда каждый день и боевой корабль – на счету.

В день прихода крейсера в Туапсе на техническом совещании было выработано предложение поставить корабль в один плавдок грузоподъемностью 5 000 т. Конструкторским бюро судоремонтного завода, под руководством инженера Н.Тарнавского, были выполнены предварительные расчеты, которые подтвердили принципиальную возможность применения такого способа. Но разрешение на производство таких неординарных работ должен был дать вышестоящий начальник. Доложили. И вариант поставить "Красный Кавказ" в один плавдок было одобрено начальником штаба Черноморского флота контр-адмиралом И.Елисеевым.

Группой конструкторов под руководством инженера В.Иваницкого проект постановки крейсера в плавдок был разработан до мельчайших деталей. 18 марта 1942 года проект утвердили начальник технического отдела флота И.Стеценко и главный инженер филиала судоремонтного завода в Поти (где должен был ремонтироваться крейсер) С.Шрайбер. Общее руководство работами было возложено на автора проекта инженера В.Красикова.

Так в тяжелой обстановке военной весны 1942 года специалисты флота и промышленности в творческом содружестве разработали и технически обосновали новый, прогрессивный способ так называемого неполного докования кораблей в плавдоке малой грузоподъемности со шлюзовыми переборками. Забегая вперед, отметим, что способ неполного докования нашел затем широкое применение на Черноморском флоте в 1942–1944 гг. Безусловно, так поступали когда не было другого выхода, а ремонт подводной части корпуса срочно необходим.

Далі буде.

Ігор Чичкань. Людмила Кошелєва.
Матеріал сторінки до друку підготував Володимир Алексєєв.



Друге життя літаків

Що можна зробити зі старим Боїнгом, що відслужив свій термін? Можна, звичайно, його відправити на звалище чи в музей або викинути на металолом. Але можна трішки пофантазувати, добавити креативності та отримати літак-заклад. У фантазії, як всі ми знаємо, меж немає, а у сучасному світі найоригінальніші ідеї можуть знайти своє втілення в реальності. Отже, представляємо Вашій увазі найгарніші та найоригінальніші втілення ідей.

Літак-дім

Американець Брюс Кемпбелл 10 років перебудовував списаний авіалайнер в дім своєї мрії. На придбання старого літака Боїнг 727 та його ремонт він витратив стільки грошей, що запросто зміг би придбати найдорожчий дім в його рідному штаті Ореґон. Розміри незвичайної житлової площі становлять близько 40 х 4 м.



62-річний інженер з 2002 року ремонтував дорогоцінний для нього дім і не збирається його залишати, стверджуючи, що будинок має ряд переваг перед звичайною будівлею. Брюсу, як розповідає ТСН Новини, вдалося відремонтувати один з трьох туалетів на борту, провести електрику, зробити прозору підлогу і навіть обладнати душ всередині салону. А ось кабіну літака він вирішив залишити повністю недоторканою.

Літак-готель

Окрім літака-домівки, можна сконструювати готель, як це зробили, наприклад, в Коста-Риці (Центральна Америка).



Знову ж таки Боїнг 727. Цей літак був виготовлений в 1965 році й провів у повітрі десятиліття. Коли прийшов час його списувати, він був викуплений групою інвесторів та відправлений по частинах з аеропорту Сан-Хосе до місця призначення. Зараз готель у літаку із красивою назвою Коста-Верде розміщено на краю національного парку Мануеля Антоніо на 15-метровому п'єдесталі. По боках ростуть дерева, що створює ілюзію, неначе ти вижив після авіакатастрофи і застряг в лайнері серед джунглів.

У готельних номерах Коста-Верде є все необхідне для життя і відпочинку: дві спальні, дві ванні кімнати, кухня, їдальня, декілька плазмових телевізорів і тераса з виглядом на океан. Варто зауважити, що цей готель найдорожчий у всій Коста-Риці.



У Швеції, навпаки, Боїнг-747-200 був перебудований на хостел, що є дещо простішим і дешевшим ніж справжній готель.

Так, Оскар Діос, що давно займається готельним бізнесом, вирішив купити реактивний літак, створений 1976 року. У цьому літаку-готелі – 25 тримісних номерів. Крім того, обладнано багатомісний номер, в якому може розташовуватись одночасно до 10 людей. Отже, всього 85 людей. Кожний номер має 6 квадратних метрів. Найбільше пощастить тому, хто буде жити в кабіні пілота. Там відкривається прекрасний вигляд на аеропорт "Арланду" (Стокгольм). В готель підведені вода, газ, тобто все необхідне для нормального життя. Дешеві номери та оригінальність ідеї постійно приваблюють клієнтів.

А ось у Нідерландах, неподалік міжнародного аеропорту Teuge в 6,5 кілометрах від міста Апелдорн, створили VIP-апартаменти. У розкішний номер для двох переобладнали Іл-18, побудований у 1960 році. Колись цей літак возив пасажирів на Кубу, в Росію, Китай та В'єтнам.



У цьому готелі до послуг гостей – джакузі, душ, інфрачервона сауна, міні-бар, три телевізори, DVD-плеєр blue-ray з великою колекцією DVD, кондиціонер, безкоштовний Wi-Fi, буфетна кімната і все, що потрібно для комфортного відпочинку.

Як розповідають ТСН Новини, готель користується популярністю: його орендують для ділових зустрічей, прилітаючи на аеродром на власних літаках.

Літак-ресторан

У всесвітньо відомої мережі закладів швидкого харчування "МакДональдз" по всьому світі є багато чудернацьких будівель, серед них чільне місце займає ресторан-літак в Таупо (Нова Зеландія).

Іще один літак-ресторан Іл-14 вбудовано в будівлю в швейцарському місті Цюріх. Ресторан розташований біля аеропорту, безпосередньо неподалік злітно-посадкової смуги № 34. Таку ж назву літак-ресторан і отримав – "Злітна смуга № 34".

Вищевказаний літак Іл-14 має доволі славну історію. На ньому в свій час літав Маршал Радянського Союзу Георгій Жуков. А останній свій політ він виконав в 2005 році.

Що цікаво, цей літак можна назвати "ресторан у ресторані", оскільки розташований він в центрі ресторану-ангара, у якому все пов'язано з авіацією: фотографії на стінах, списані крісла літаків навколо столиків і навіть серветниці у вигляді хвоста літака.

Ніяких спеціальних входів – підніматися доведеться по трапу. Заклад поділено на 4 зони. Перша і друга – Hangar Restaurant і Aviator Lounge – це основні зали. Ніжки столиків виконані у формі хвостової частини літака, його поверхню – у формі гвинта. Тут ви зможете спробувати їжу, яку подають в літаках швейцарських і середземноморських авіаліній.



У відділі Cigar Lounge за шикарними червоними столиками ви зможете викурити сигару, випити гарячої кави. Ну, і нарешті, в барі Wingwalker Bar Ви зможете попити коктейлі (або інші напої), спостерігаючи з вікна за літаками в небі чи на смузі аеропорту Швейцарії.

Страви готуються безпосередньо на кухні літака.

Але утримувати будівлі-літаки в належному стані – досить не просте завдання, тому часто-густо вони просто приходять в занепад. Хотілось би навести гіркий приклад, що сталось з літаком Ту-104 в Житомирі.



Реактивний пасажирський літак, встановлений в житомирському парку ім. Ю.Гагаріна, в середині минулого століття обслуговував командування МО СРСР і був особистим літаком міністра оборони Георгія Жукова. Пізніше літак подарували місту Житомир, і вже ранньою весною 1983 року в ньому побудували дитячий кінотеатр. Та через півроку в літакові розмістили кімнату сміху "Королівство кривих дзеркал". Через деякий час літак був пограбований вандалами. Нині Ту-104 знаходиться в критичному стані. Один із символів Житомира, пам'ятник авіаційної реактивної техніки середини XX століття потребує негайного ремонту та уваги із боку органів влади.

Юлія Василенко.

МІЖНАРОДНИЙ ТУРНІР

Кубок – у розвідників

27 серпня у Вінниці проведенням фінальних поєдинків і урочистим нагородженням переможців фінішував третій Міжнародний турнір з тенісу на Кубок Повітряних Сил Збройних Сил України, присвячений 22-й річниці Незалежності України.



Турнір проходив серед діючих військовослужбовців, офіцерів запасу, працівників Збройних Сил України та представників тенісних клубів міста Вінниці. Змагались спортсмени у різних вікових групах, і залік проводився як в особистій, так і командній першості в одиночному та парному розрядах.

Директор турніру, головна його рушійна сила, полковник запасу Петро Майданюк підкреслив, що участь у цьогорічному турнірі взяли майже півсотні учасників різних вікових груп – від 20 і до понад 70 років. Це – як молоді, так і досвідчені гравці: учасники, призери і переможці багатьох аматорських турнірів різного рівня від внутрішніх міських до міжнародних стартів.

– Дуже шкода, але цьогоріч, через ряд об'єктивних причин, чи не в останній день із змагань знялися військовослужбовці Повітряних сил Збройних сил Республіки Польща та Військово-повітряних сил Республіки Індія, – з жалем констатував Петро Філімонович і зауважив, що навіть за таких обставин статус "Міжнародного" турнір не втратив.

У третьому Міжнародному турнірі на Кубок Повітряних Сил Збройних Сил України, який тривав протягом чотирьох днів, змагалися команди від Головного управління розвідки МО України, структурних підрозділів Генерального штабу ЗС України, Командувань Повітряних Сил, Сухопутних військ, Житомирського військового інституту Національного авіаційного університету України та офіцери запасу, які нині представляють кілька тенісних клубів Вінниці.

На урочистому мітингу з нагоди закриття змагань Головний суддя турніру полковник запасу Олександр Сурін, оголошуючи підсумкові протоколи особистої першості в одиночному розряді, констатував, що перемогу у вікових групах до 40, до 45, до 55 років і 65+ здобули представники тенісних клубів Вінниці – Юрій Слюсар, Сергій Герцун, Сергій Бойко та Леонід Рулик відповідно. Гравець збірної Повітряних Сил Валерій Мальцев став кращим у групі до 60 років. Окремо варто наголосити, що у віковій групі до 50 років весь п'єдестал пошани "захопили" представники команди Головного управління розвідки Міністерства оборони України: 1-ше місце – полковник Олександр Лашков, другим став підполковник запасу Євген Предко і замкнув трійку призерів полковник Сергій Проскурня.



У парному розряді перемогу в групі, де сума віку обох учасників складала до 90 років, перемогу святкували Юрій Слюсар і Олександр Дубовий. У групі 90-105 чемпіонами стали Сергій Герцун і Сергій Кишко. У третьому парному фіналі – 105+ титул переможця турніру вибороли Анатолій Кузьмін і Володимир Перевертень.

У заліку серед команд і клубів, які брали участь у турнірі, перемогу святкувала збірна тенісних клубів Вінниці. Щодо окремого заліку, який за регламентом турніру проводився виключно серед військових команд, пальму першості і головний перехідний кубок вибороли збірна команда Головного управління розвідки Міністерства оборони України. Друге місце посіла команда Повітряних Сил Збройних Сил України. Бронзові нагороди і кубок за третє місце здобула команда Сухопутних військ, яку представляли військовослужбовці з Одеського гарнізону.

Підбиваючи підсумки, директор турніру полковник запасу Петро Майданюк подякував усім учасникам за спортивну толерантність, високу майстерність, безкомпромісну боротьбу і розвиток великого тенісу серед військовослужбовців Збройних Сил України та членів їхніх сімей. Окремі слова вдячності Петро Філімонович адресував керівництву Військово-медичного клінічного центру Центрального регіону за постійну підтримку і якісний рівень підготовки спортивної бази Центру для проведення турніру такого рівня та подякував за підтримку спонсорам змагань – Державному підприємству СпецТехноЕкспорт і Миргородському заводу мінеральних вод.

Андрій Агєєв. Фото автора.

ЗА ЗДОРОВИЙ СПОСІБ ЖИТТЯ

На старті – юні гулівери

Теплі і дружні стосунки керівництво Мукачівського міського баскетбольного клубу ветеранів "Імпульс" підтримує з дирекцією навчально-виховного комплексу "Первоцвіт", директором якого є Ксенія Бургела. Протягом п'ятнадцятирічної спортивної історії клубу ветерани провели чимало різноманітних змагань для учнів цього навчального закладу, спрямованих на пропаганду баскетболу, здорового способу життя, організації культурного дозвілля для учнів цієї школи.





Так було і цього разу, коли для дітей військовослужбовців гарнізону і учнів НВК "Первоцвіт" активісти ветеранського клубу провели яскраве баскетбольне свято помаранчевого м'яча з нагоди 15-річчя створення ветеранського клубу.

На відкритті цього спортивного заходу виступили ветерани клубу, а також Ксенія Бургела. Протягом двох годин на баскетбольному майданчику команди юних баскетболістів "Альянс" та "Гулівери" боролися за перемогу. На етапах естафети юні спортсмени демонстрували своє вміння ведення м'яча через різні перешкоди, влучно кидали його в кошик з різних дистанцій та за обмежений час. Капітани обох команд у своєму двобої сперечалися у киданні м'яча зі штрафної лінії та з трьохочкової зони, відповідали на запитання про жести баскетбольних суддів, які використовуються під час гри у баскетбол.

Не сумували і чисельні глядачі, які палко підтримували свої команди. Для них були організовані різноманітні конкурси і змагання, у яких активну участь взяли і батьки, і учні молодших класів. У конкурсі снайперів переміг Андрій Кулик (команда "Фаворит"). На завершення баскетбольного свята відбулася двостороння гра у баскетбол між командами "Альянс" та "Гулівери". У цій грі в додатковому періоді перемогла команда "Альянс", яка і здобула перше місце.

Усі учасники баскетбольного свята, активні вболівальники, краща група підтримки отримали від ветеранів кубки, медалі, грамоти, вимпели, солодощі, канцтовари, пам'ятні календарі клубу "Імпульс", літературу про історію українського баскетболу та олімпійський рух в нашій державі. А директору навчального закладу ветерани вручили м'ячі для збірної команди школи. Наприкінці заходу був організований солодкий стіл.

Від імені юних спортсменів, а також організаторів свята хочеться висловити щиру подяку меценатам ветеранського клубу "Імпульс", серед яких – Сергій Безик ("Безик майстер"), Юрій Тягур ("Святий Мартин"), Олександр Молнар ("Юритмікс"), Станіслав Диденко ("Пікард Україна"), Олександр Яковенко ("Укрпромінвест-Мукачеве"), Марія Оленич "АВЕ-Мукачеве"), а також народні обранці Ілля Матьола та Сергій Герасимюк, за допомогу в проведенні спортивного заходу.

Віталій Бібік. м.Мукачеве.

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
Віддруковано у ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця,
вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96,
0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Головний редактор
М. ПОПЛАВСЬКИЙ
Заст. головного редактора: С. Клименко.
Відповідальний секретар: О.Олехнович.
Дизайн та верстка: Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Тир. 20342 Зам. № 132232.
Перший редактор Сергій Свенцицький






	Радянський танк	Річка Росії	Порода собак													
		Музичний твір для одного виконавця			Марка вертольота	Французька міра довжини		Жіноче ім'я грецького походження		Югославський лідер						
	Український музичний гурт							Місце біля іконостасу в церкві		Пристрій для виявлення та знищення мін						
Окуліст																
Єврейський поет та бард					Річка в Росії											
						Один із символів іудаїзму	Молодіжна субкультура							Чоловіче ім'я		Запалення вуха
Авіценна		Драглиста суміш бензину із загусником					Український художник									
				Український футболіст		Географічна карта								Французький військовий діяч		
Великий майстер своєї справи			Коротка жіноча майка							Жаровня						
			Юний натураліст											Прадавні іспанці		Орган зору
														Вид мистецтва		Самодержець
Кормова частина палуби корабля	Американський письменник		Монах-буддист							Марка літака			Річка у Франції			
										Радянський рок-гурт			Вид вибухового снаряду	Місто в Іраку		
									Глибока крута западина			Міжнародний дитячий центр				
						Парламент у Польщі	Річка в Італії	Марка пістолета	Півострів у Сибіру		Крутий поворот у течії ріки	Сотка землі	Монтан			Стіна
						Бог війни						Пристрій для заванітаж.-розвантаж. літака				
													Афганський лідер 70-х років XX ст.		Столиця Мадагаскару	Кугуар

ЦІКАВО

Український гімн – найкращий у світі

Центр світової спадщини ЮНЕСКО визнав гімн України найкращим в світі (Best National Anthem in the World), повідомляє Інтерфакс-Україна з посиланням на Центр новин ООН.

До рейтингу увійшли національні гімни 193 країн. Гімн України здобув перше місце в загальному рейтингу. При цьому до уваги бралось 4 показники, за двома з них український гімн отримав найвищий бал – милозвучність, гармонійне поєднання музичної та текстуальної частин. Високий бал також був за оригінальність музичного рішення та цілісність твору.

Українка здобула у Канаді корону Міс Земля 2013

19-річна Софія Чорній здобула перемогу у канадському турі конкурсу краси Міс Земля, фінал якого відбувся 23 серпня. Тепер українка за походженням боротиметься за титул найкрасивішої дівчини планети, повідомляє VIDIA.



Софія Чорній народилася у Львові та у віці чотирьох років із родиною емігрувала до Канади. Вона навчається в університеті Торонто. У вільний час конкурсантка працює моделлю. Вона навчалася в українській суботній школі ім. І.Франка, вільно спілкується українською мовою і завжди пам'ятає про українське походження.

АВТОДРОМ

Opel продемонструє концепт Monza



Днями у мережі Opel продемонстрував новий концепт-кар Monza із незвичним футуристичним дизайном, який, як стверджують розробники, послужить базою для майбутніх моделей бренду. Судячи з фото, Монца – це щось середнє між купе й універсалом із величезними дверима, що відкриваються до верху, та незвичними лініями як для сучасного авто. Офіційно Opel Monza буде представлений на автосалоні у Франкфурті.

Втім, ще більше цікавинок реалізовано всередині авто. Особливе захоплення викликає технологія діодних проекторів, що використовується в інформаційно-розважальній системі й панелі приладів. У Монці перед водієм не буде традиційних аналогових чи цифрових індикаторів. Натомість від лівої до правої двері простягається величезна рідкокристалічна панель, на яку виводиться різноманітна інформація. Водій може сам обирати, які дані він бажає бачити на панелі. Для створення картинки загалом використовується 18 діодних проекторів. Чи підуть подібні панелі "у серію", невідомо, оскільки вартість такого дива може виявитись просто захмарною.

Що стосується технічної частини, то концепт використовує модульний дизайн, який передбачає установку різних двигунів і трансмісій. Наприклад, екземпляр, що привезуть у Франкфурт на автошоу, одержить силову установку від Opel Ampera, однак з істотним удосконаленням: замість застарілого 1,4-літрового ДВЗ, що працює як генератор, буде використаний більш сучасний 1,0-літровий турбірований мотор SIDI, що працює на стислому природному газі. Більш детальної інформації про концепт поки немає. Скоріше за все, подробиці стануть відомі вже після офіційного дебюту.

Підготував Сергій Клименко. "Крила України".